

Juillet / Août 2012

Trucks & Tanks Magazine

32

caractère

un magazine des éditions

Belgique / Espagne / Grèce / Italie / Lux. / Portugal Cont : 7,90 €
Autriche : 8,20 € — Canada : 14 \$C — Suisse : 13 CHF

M 07910 - 32 - F: 6,90 € - RD



TNT

Trucks & Tanks Magazine

Le magazine historique et technique des engins et véhicules militaires du XX^e siècle

JEEP WILLIS
LE SYMBOLE DE LA LIBÉRATION

DOSSIER

BAGRATION : L'ARMÉE ROUGE REPREND LA MAIN

PANZER III AUSF. N

LA GARDE RAPPROCHÉE DES TIGER

DUELS D'ACIER

PENDANT LA GUERRE DU KIPPOUR

COMPARATIF

T-34/76 vs PANZER IV AUSF. G



LANDKREUZER

P.1000

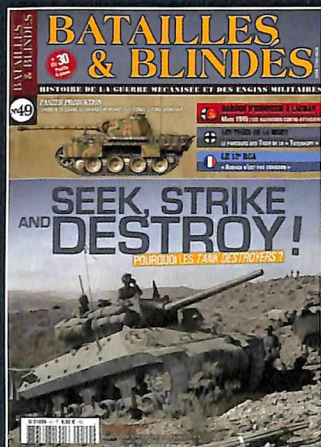
LE PROJET SECRET D'HITLER

Découvrez toutes les publications de Caraktère
et commandez-les directement sur notre site internet

www.caraktere.com

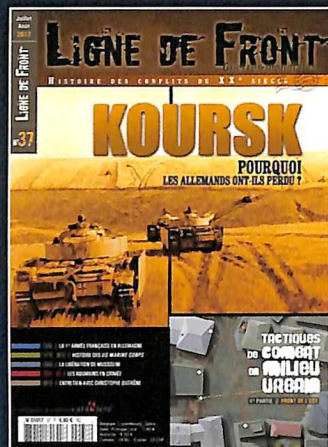
NOS MAGAZINES ACTUELLEMENT EN KIOSQUE

BATAILLES & BLINDÉS N°49



Seek, Strike & Destroy
Pourquoi les Tank Destroyer ?

LIGNE DE FRONT N°37



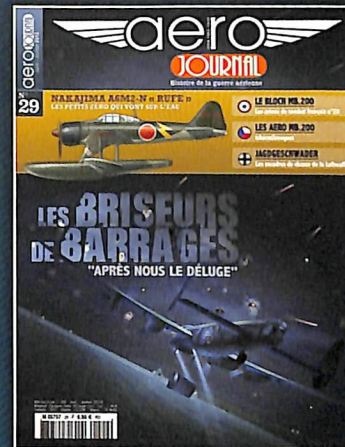
Koursk, pourquoi les allemands
ont-ils perdu ?

TRUCKS & TANKS N°32



Landkreuzer P.1000 Ratte

AÉROJOURNAL N°29



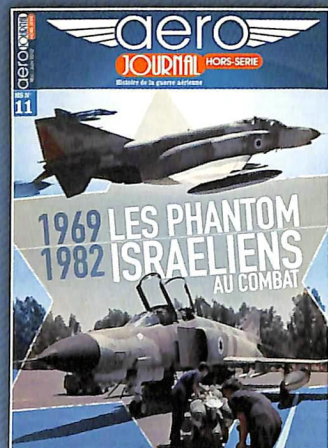
Les briseurs de barages

LDG N°18



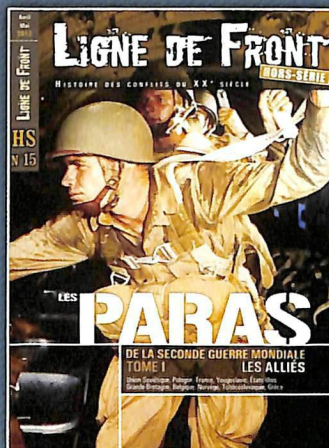
Le quotidien des Français
sous l'occupation

AÉROJOURNAL HS N°11



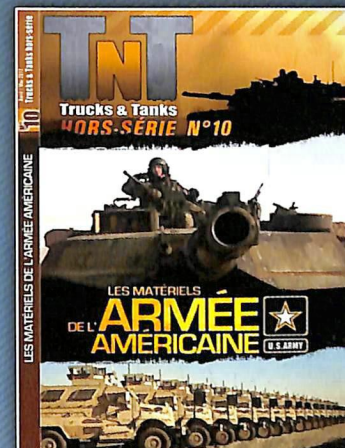
Les Phantom israéliens

LIGNE DE FRONT HS N°15



Les paras de la 2^e Guerre mondiale
Tome I - Les Alliés

TRUCKS & TANKS HS N°10



Les matériels de
l'Armée américaine

NOS HORS-SÉRIES ET NUMÉROS SPÉCIAUX

NOTRE NOUVEAU MAGAZINE :



LOS!

n°03

JUILLET
AOÛT,
2012

LE MAGAZINE DE LA GUERRE NAVALE, AÉRONAVALE ET SOUS-MARINE

AU SOMMAIRE : PLAN Z, LE RÊVE AVORTÉ DE LA KRIEGSMARINE / LA MALÉDICTION DU U-505 / PEARL HARBOR, LES RESCAPÉS DE BATTLESHIPS ROW / USS TANG, TORPILLE EN MER DE CHINE / L'ASDIC...

EN KIOSQUE LE 5 JUILLET

Renseignements : Caraktère - 3120, route d'Avignon - 13090 Aix-en-Provence - France - Tél : + 33 (0)4 42 21 06 76

www.caraktere.com

No 32 **TNT** Trucks & Tanks Magazine

Trucks & Tanks Magazine # 32

Juillet - Août 2012

ISSN : 1957-4193

Magazine bimestriel édité par
 Caractère SARL
 3120, route d'Avignon
 13090 Aix-en-Provence
 SARL au capital de 40 000 euros
 RCS de Marseille 422 047 118

www.caraktere.com

Rédaction : 09 66 02 34 75

Service Commercial : 04 42 21 06 76

Télécopie : 09 70 63 19 99

info@caraktere.com

Commission paritaire : 0912 K 89138

Dépôt légal (BNF) : à parution

Directeur de la publication et rédacteur en chef : Y. Kadari

Secrétaire de rédaction : L. Tirone

Correctrice : B. Watellier

Relations clients : F. Sintive

Direction artistique : A. Gola

Infographie :

A. Giancaterina - M. Mioduszezowska - B. Drenec



à juste Titres

Service des ventes et réassort : à juste Titres

Téléphone : 04 88 15 12 40

Responsable de la publication pour la Belgique :

Tondeur Diffusion

Avenue F. Van Kalken, 9

B-1070 Bruxelles - Belgique

Imprimé en France par / Printed in France by :

Imprimerie Riccobono - Le Muy (83)

© Copyright Caractère. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

Les documents reçus (manuscrits et photos) ne sont pas rendus sauf accord préalable écrit ; leur envoi implique l'accord de l'auteur.

RUBRIQUE CAMOUFLAGE

LT vz. 35
 sous les couleurs étrangères

p.4

PANZER III Ausf. N

La garde rapprochée des Tiger

p.10

LA JEEP WILLYS

Le symbole de la Victoire

p.20



« Je ne pense pas que nous aurions pu continuer la guerre sans la Jeep... Elle fait tout, elle va partout, elle est fidèle comme un chien, solide comme une mule et agile comme une chèvre. » Comme le résume le journaliste américain Ernie Pyle, la ¼ ton truck 4x4 Jeep est pétrie de qualités et marque de son empreinte la Seconde Guerre mondiale, au point qu'elle est désormais indissociable de la libération de la France. Les colonnes de *Trucks & Tank magazine* s'ouvrent à ce 4x4 mythique dans un article de synthèse qui, sans se vouloir totalement exhaustif, retrace son historique et sa place au sein de l'US Army.

DOSSIER

BAGRATION
 L'Armée Rouge reprend la main

p.30

P.1000 RATTE

Le Léviathan terrestre

p.50



Canons de 28cm, poids tournant autour des 2 000 tonnes, 17 000 chevaux de puissance, blindage de 360 mm. Des chiffres qui font inmanquablement penser à un navire de guerre, et la vérité est proche, car ils font partie de la fiche technique d'un croiseur, hormis le fait que cette machine évolue sur terre ! Véritable Léviathan des temps modernes, le *Landkreuzer P.1000 Ratte* est effectivement considéré comme un croiseur terrestre. Bien qu'une telle réalisation semble échapper à toute logique, ce « monstre » mécanique a bien été étudié par le III. Reich. Grâce à une superbe infographie en 3D, nous vous présentons les travaux réalisés par les ingénieurs allemands.

DUELS D'ACIER

Les combats de chars
 pendant la guerre du Kippour

p.62

COMPARATIF

T-34/76 vs. Panzer IV Ausf. G

p.76

Avec ce numéro 32, *Trucks & Tanks* entame une phase de « modernisation » afin de mieux répondre à vos attentes. Bien sûr, vous retrouverez de manière habituelle les monographies de matériels qui font la réputation de votre magazine. Plans, profils et photos inédites continueront de les illustrer pour votre plus grand plaisir. Vous avez sans

doute remarqué que, depuis le numéro 28 et son article sur le char lourd IS-2, la 3D a fait son apparition dans nos pages. Grâce à elle, nous allons pouvoir illustrer des engins dont ils n'existent que peu, ou pas du tout, de traces photographiques, « à l'image » du monstrueux *Landkreuzer P.1000 Ratte* qui, encore aujourd'hui, continue de défrayer les chroniques de notre petit monde de passionnés par ses caractéristiques hors normes. Dans un même temps, la guerre mécanisée fait son entrée de plain-pied dans nos colonnes. Il ne s'agit pas pour

nous de seulement retracer le déroulement précis d'une bataille, mais d'analyser les chars et autres véhicules de combat utilisés par les différents protagonistes. Ainsi, l'opération « Bagration » lancée en juin 1944 par l'Armée rouge vous est décrite via le truchement des engins déployés par les différents protagonistes. La période moderne n'est, quant à elle, pas oubliée, avec une étude précise de la guerre du Kippour, rédigée par le colonel Michel Goya.

La rédaction



▲ LT vz. 35
de l'Armée tchécoslovaque.
Archives Caraktère

LT vz. 35

SOUS LES COULEURS ÉTRANGÈRES

Par Antoine Merlin

Développé en Tchécoslovaquie par la firme Škoda, le char léger/moyen LT vz. 35 suscite un réel intérêt à l'export, bien aidé par la politique de Prague. Malgré ses engagements vis-à-vis de la France, le pays reste globalement « non aligné », et la qualité de ses matériels est réelle. Par ailleurs, les autres grands producteurs de chars ne sont pas vraiment représentés sur le marché international : l'URSS n'exporte pas et la France garde ses meilleures productions. Le matériel tchécoslovaque reste une référence, tant pour les grandes nations que pour les plus modestes forces armées en quête de premières acquisitions « blindées ».

L'INTÉRÊT ÉTRANGER

Le LT vz. 35 s'attire rapidement l'intérêt du marché de l'exportation, rassuré par les grosses commandes de l'État tchécoslovaque. L'un des premiers sur les rangs est le Royaume-Uni. En 1937, le *Royal Tank Corps* n'aligne effectivement aucun blindé moyen moderne. Le *Vickers Mark. II* est complètement obsolète, tant par son agencement, son blindage que par sa mobilité, et le *Light Tank Mk. V/VI* ne peut rendre que des services très limités au vu de son armement et de sa cuirasse, lui interdisant tout engagement avec un de ses congénères. Catastrophés par l'état de leur parc blindé en comparaison de ceux de l'URSS, de la France ou de la Tchécoslovaquie, les militaires britanniques poussent les fabricants nationaux à lancer leurs propres projets de « Cruiser tanks » afin de remédier à l'absence de *Medium Tanks*,

mais les délais de développement imposent l'achat de matériels étrangers pour faire la jonction. Le choix se porte alors sur le LT vz. 35, avec une commande de 100 véhicules. Par la suite, 100 machines supplémentaires doivent être produites sous licence par Vickers. Déjà incapables d'honorer les livraisons nationales, les usines tchèques ne peuvent répondre à la demande. En définitive, l'invasion allemande de mars 1939 met fin aux négociations. De la même manière, les pourparlers menés avec la Yougoslavie échouent, car son cahier des charges impose un canon de 47 mm, avec un blindage revu à la hausse et une motorisation diesel. La Pologne fait une demande similaire, mais, à l'inverse de la Yougoslavie et du Royaume-Uni, les relations diplomatiques entre Prague et Varsovie sont tendues, pour ne pas dire exécrables, en particulier depuis l'occupation polonaise de Zaolzie, dans le nord du pays. Pourtant, les représentants envoyés à

Pilsen, aux usines Škoda, sont tout à fait favorables à l'acquisition du blindé, qui pallierait à la fois les limites du 7TP local et les retards de développement des 10TP et 14TP moyens. Prague n'est pas aussi enthousiaste, mais, une fois encore, les événements de mars 1939 mettront fin aux échanges, la Tchécoslovaquie n'existant plus et la Pologne étant à son tour dans la ligne de mire de Berlin. Enfin, le véhicule est convoité par une délégation militaire afghane, qui décide de passer commande de 10 exemplaires, différant légèrement de leurs homologues standards par un équipement radio amélioré et un nouvel armement – une pièce Škoda A7 de 37 mm, identique à celle montée sur les nouveaux TNH de ČKD (futurs *Panzer 38(t)*), eux aussi connaissant un excellent succès à l'export). Rattrapée par l'occupation allemande, la livraison ne sera finalement pas honorée, les 10 engins étant reversés à l'Armée bulgare.

LE CAS SOVIÉTIQUE

L'URSS se montre aussi intéressée par le LT vz. 35, puisque le lourd T-35, peu fiable, n'est pas adapté aux conditions du champ de bataille et que le T-26 nécessite une modernisation majeure. Entre les purges staliniennes et l'arrêt de nombreux programmes, l'Armée rouge se retrouve dépourvue de chars moyens modernes et, dans l'attente de la finalisation de projets nationaux, elle se tourne vers la France et la Tchécoslovaquie. Si les premières approches sont plus de l'ordre de l'espionnage industriel qu'autre chose, durant l'été 1938, l'URSS fait une demande officielle auprès de Škoda pour acquérir une licence de production. Le 3 septembre 1938, le prototype S-II-a (encore immatriculé 13.620) et un LT vz. 35 « standard » (immatriculé 13.903) arrivent sur le terrain d'essai de Koubinka, avec une petite délégation tchécoslovaque d'une vingtaine de personnes. De longs tests ont lieu durant les mois de septembre et d'octobre, portant sur la mobilité, la puissance de feu et la résistance du véhicule. Malgré les éprouvantes épreuves, aucun souci technique majeur ne vient ternir les performances des machines tchécoslovaques, si ce n'est une boîte de vitesses endommagée, quelques enlèvements et une usure excessive du cerclage en caoutchouc des roues. Pour autant, les Soviétiques font preuve d'une grande mauvaise foi, transparaissant nettement dans les divers rapports émis par les ingénieurs russes sur place : absence de ventilateur, équipage à l'étroit... autant de défauts qui sont, en réalité, partagés (si ce n'est en pire !) par tous les tanks russes de l'époque. Par ailleurs, le blindage est jugé insuffisant, bien qu'une amélioration ait été tout à fait possible, comme en témoignent les prévisions de Škoda. Enfin, les ingénieurs soviétiques ignorent délibérément les qualités de la transmission assistée et de la suspension, bien qu'à la première occasion, cette dernière sera copiée en urgence et appliquée... à un T-26 de démonstration quelques mois plus tard. Côté tchécoslovaque, la crainte de tels agissements fait que les machines sont gardées nuit et jour. Déjà dépassée par les commandes des militaires tchèques, Škoda exige un prix très élevé lorsque les Soviétiques proposent l'achat du prototype S-II-a et d'une licence de production. Un tarif finalement jugé excessif par l'État russe. La firme de Pilsen craint, en outre, que Moscou ne fabrique illégalement une version locale. Finalement, aucune négociation n'est finalisée, et, le Kremlin ne payant que les frais de « location » des véhicules, les deux exemplaires sont rapatriés début 1939, en Ruthénie. Plusieurs sources indiquent qu'au moins un *Panzer 35(t)* ex-allemand capturé aurait été essayé à Koubinka après-guerre, puis ferrailé par la suite.



▲ et ▼ T-11 de l'Armée bulgare.
Droits réservés



▲ R-2 de l'Armée roumaine.
CEGES

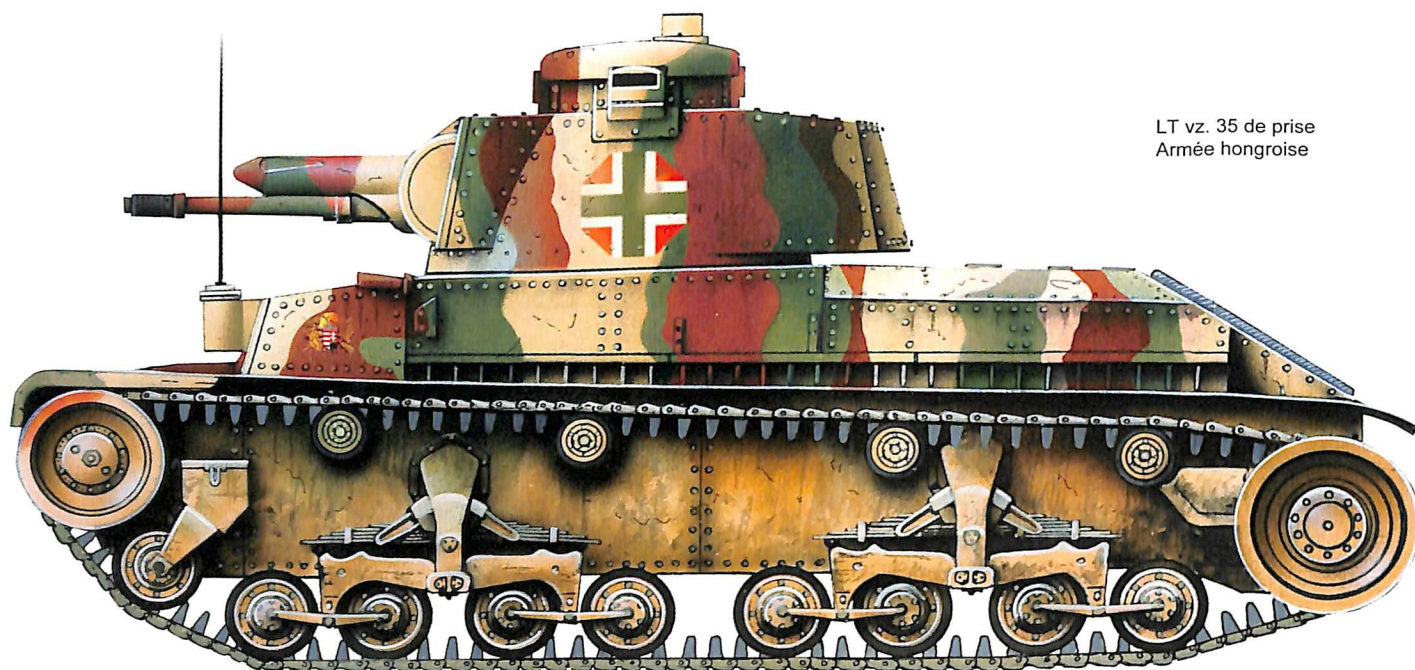


SOUS LES COULEURS HONGROISES

Le 14 mars 1939, l'assemblée slovaque se réunit afin de proclamer son indépendance. Si la Hongrie reconnaît cet état de fait, elle n'en

revendique pas moins la lisière orientale de la nouvelle nation. Des tensions qui dégénèrent rapidement en affrontement armé. Appelée « Petite Guerre », ce conflit se déroule du 23 au 31 mars 1939, avant d'être stoppé

par l'Allemagne après la signature du « traité de protection » mettant le petit pays sous la tutelle de Berlin. L'Armée hongroise capture alors un LT vz. 35 qui est réutilisé après l'application de nouveaux marquages.



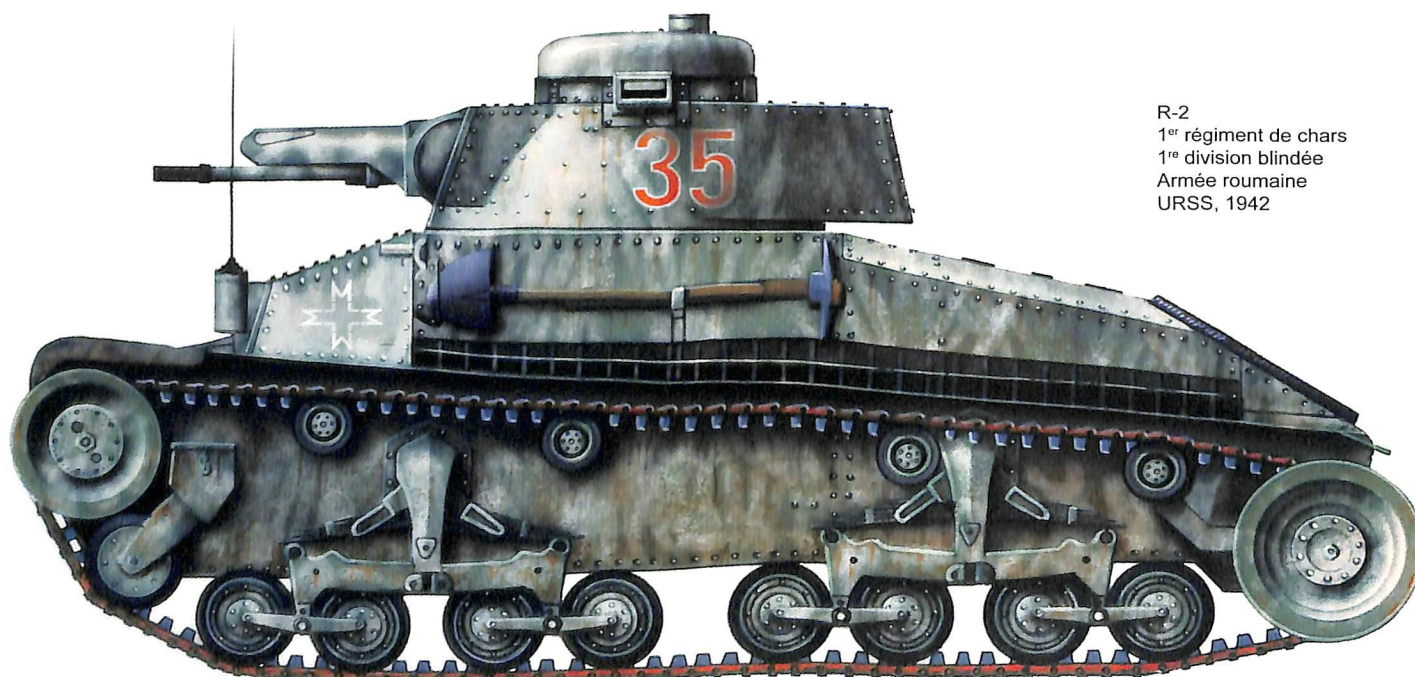
LT vz. 35 de prise
Armée hongroise

SOUS LES COULEURS ROUMAINES

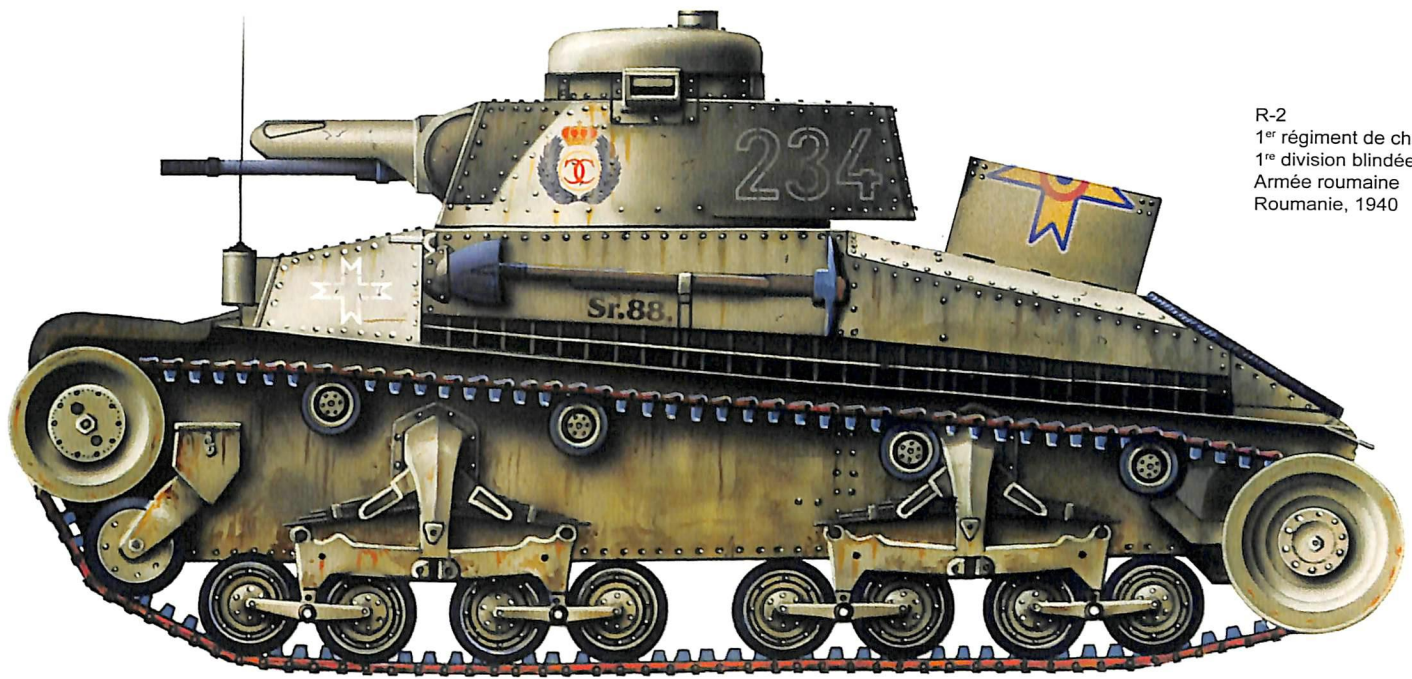
Le LT vz. 35 a donc les faveurs de nombreuses armées désirant déployer une force blindée efficace. Malgré les difficiles événements politiques de 1938-39, certaines commandes étrangères sont effectivement honorées. Le premier pays à obtenir des LT vz. 35 est la

Roumanie. Proche politiquement et militairement de la Tchécoslovaquie, Bucarest a déjà pu compter sur le savoir-faire de ČKD lors de l'acquisition de 36 chars légers AH-IV, désignés localement R-1. C'est logiquement vers la dernière réalisation de Škoda que se tournent les militaires roumains, soucieux d'aligner un tank moyen dans leur arsenal,

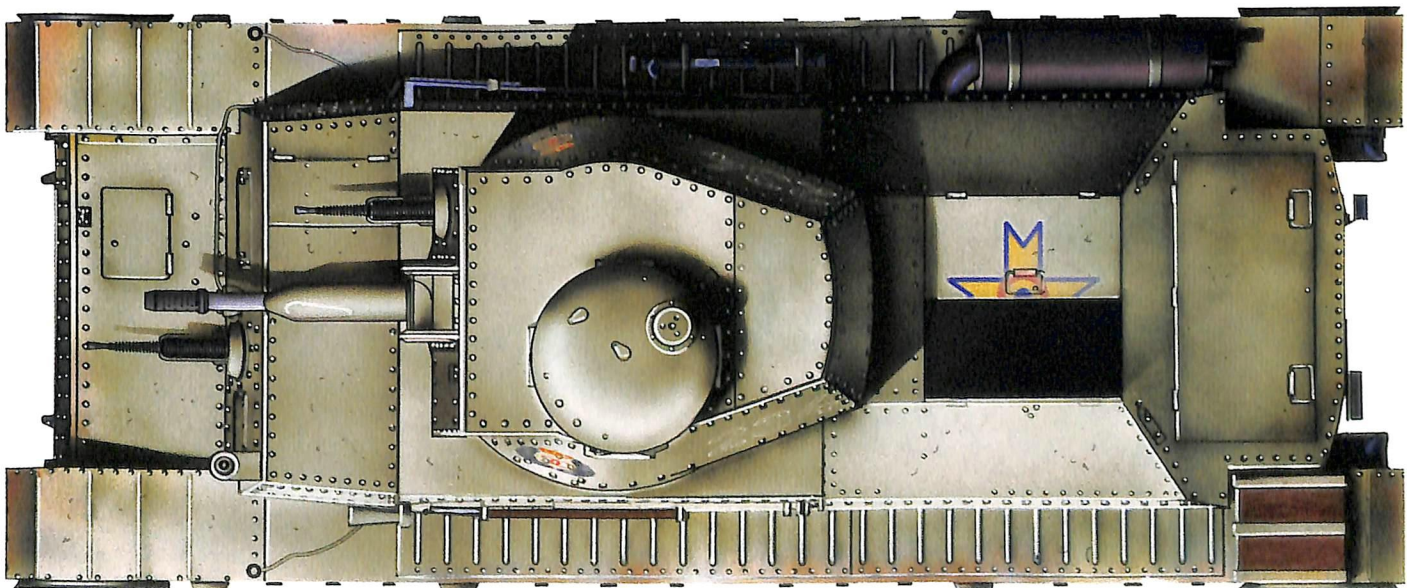
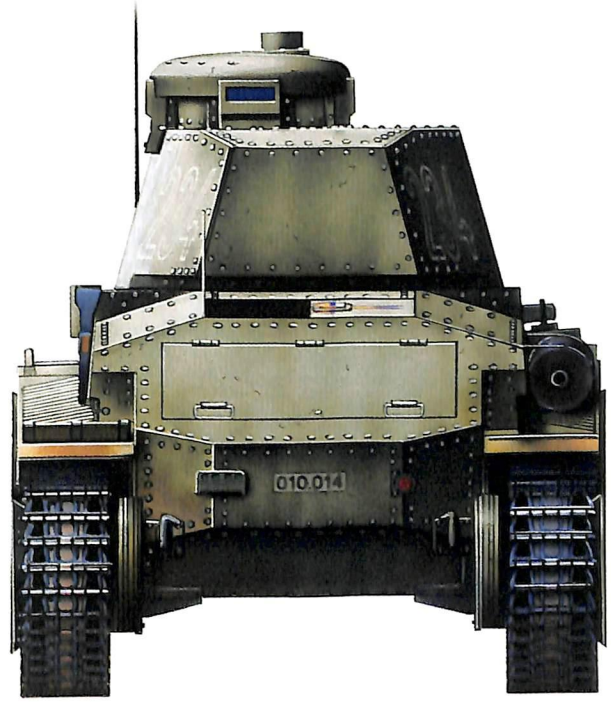
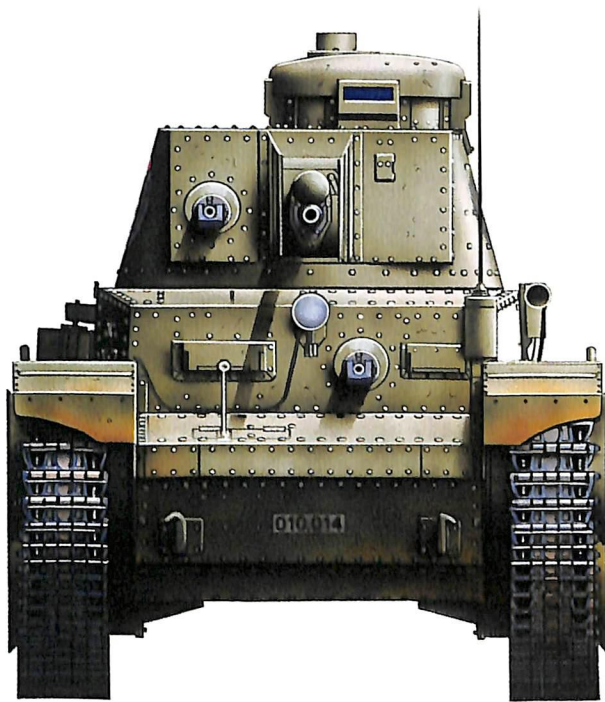
de manière à compléter les modestes chenillettes Renault UE et Carden-Loyd produites sous licence. Après des essais, un total de 126 unités, désignées localement R-2, est acheté par l'Armée roumaine le 14 août 1938. Reprenant sa base mécanique, les Roumains développent ensuite une version antichar, référencée TACAM R-2.



R-2
1^{er} régiment de chars
1^{re} division blindée
Armée roumaine
URSS, 1942



R-2
1^{er} régiment de chars
1^{re} division blindée
Armée roumaine
Roumanie, 1940

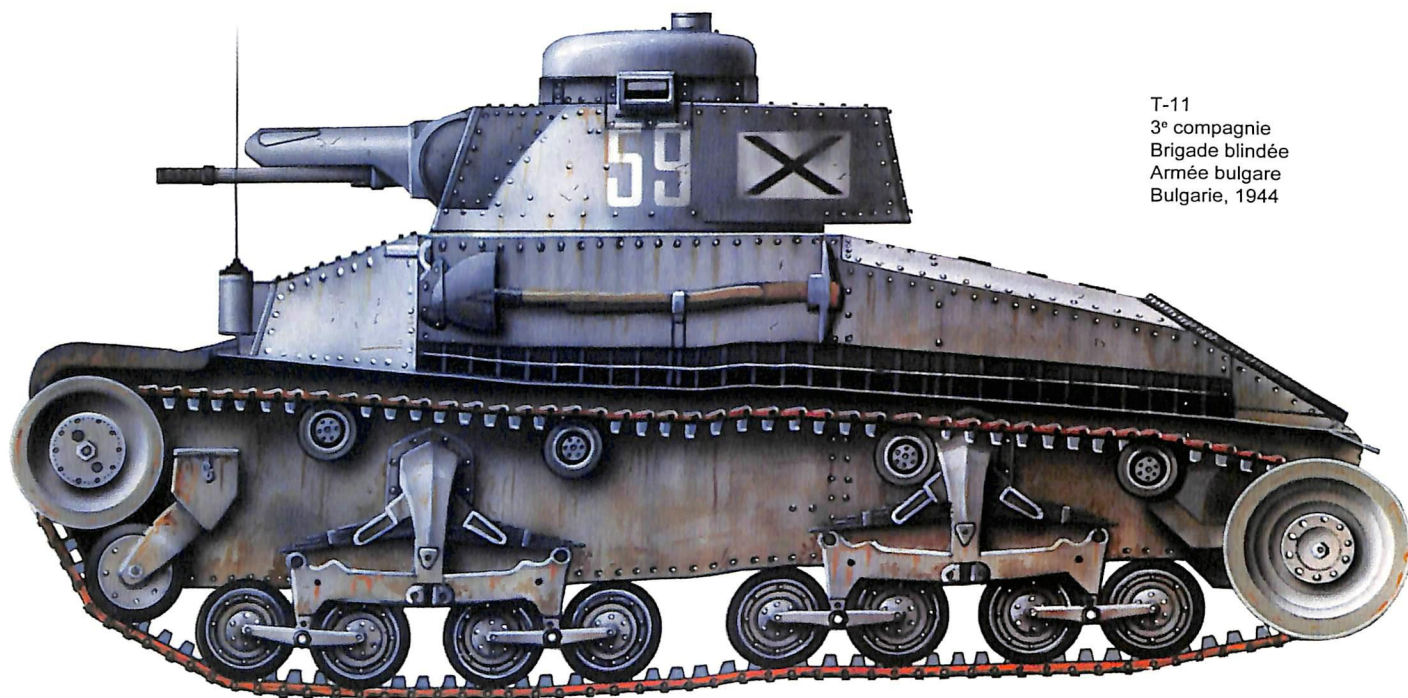


SOUS LES COULEURS BULGARES

La Bulgarie a aussi des vues sur le LT vz. 35, mais les événements de mars 1939 sont fatals aux négociations, en dépit de la bonne volonté de la firme tchèque. Proche alliée de l'Allemagne, la Bulgarie envoie une délégation militaire en

août 1939 afin d'étudier le potentiel du *Panzer 35(t)*, l'Armée bulgare n'alignant à l'époque que quelques C.V. 33 d'origine italienne et huit Vickers 6-Ton. Suite à la mainmise du III. Reich sur Škoda, Budapest s'adresse directement aux militaires allemands. Un accord est rapidement passé, et la Bulgarie acquiert 10 T-11. La dési-

gnation tchèque est alors adoptée par les militaires bulgares. Il s'agit, ni plus ni moins, des 10 engins commandés par l'Afghanistan quelques mois plus tôt. Par la suite, 16 autres T-11 sont prélevés sur les stocks allemands, pour porter le total à 26 exemplaires, que la Bulgarie utilisera jusqu'au début des années 1950.



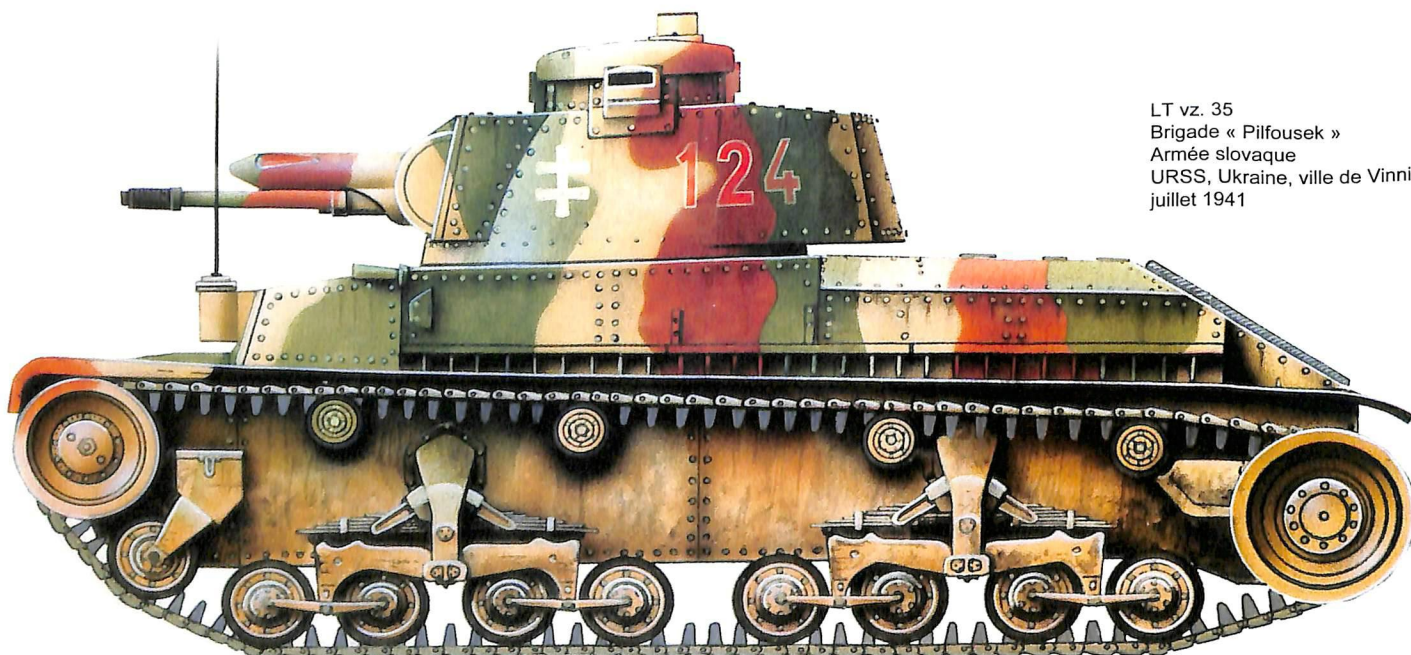
T-11
3^e compagnie
Brigade blindée
Armée bulgare
Bulgarie, 1944

SOUS LES COULEURS SLOVAQUES

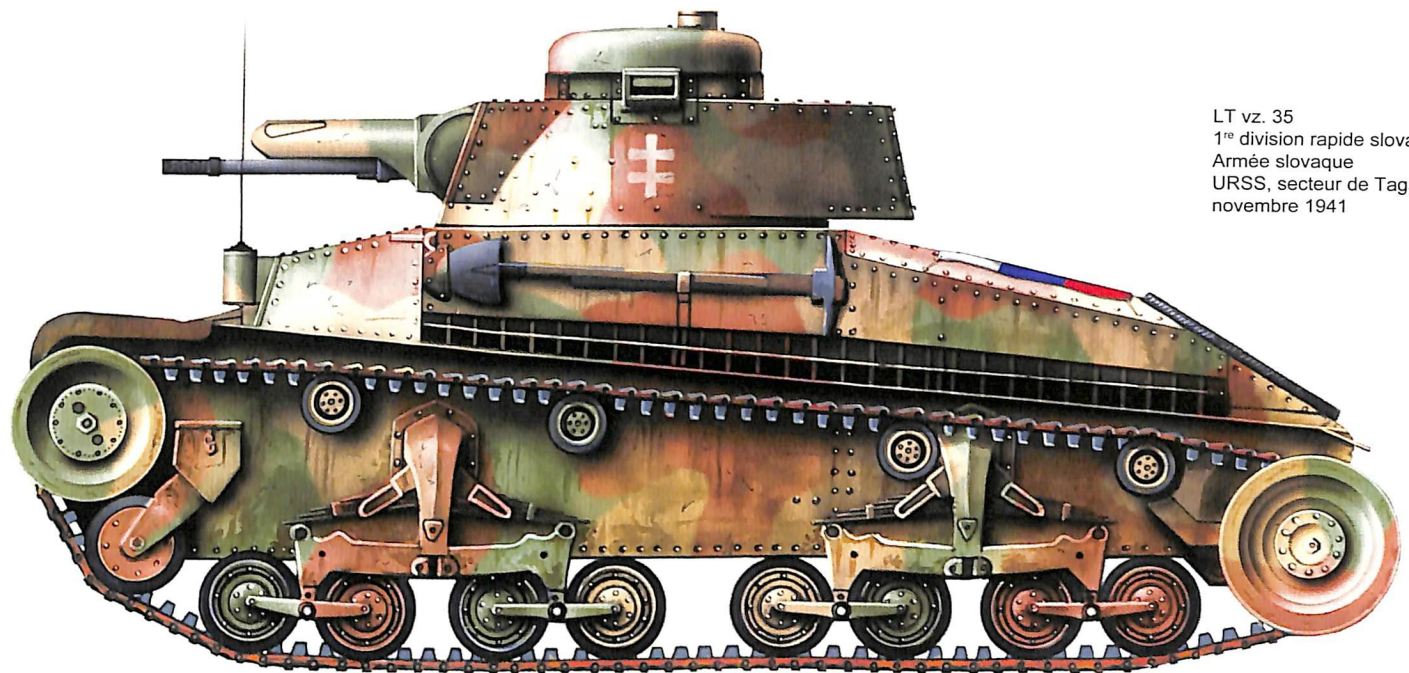
Le cas des LT vz. 35 slovaques est emblématique du sort de cette nation durant le Second Conflit mondial. Le 14 mars 1939, quelques heures avant le démembrement

de la Tchécoslovaquie, Msg Tiso déclare l'indépendance de la Slovaquie, en y instaurant un régime fasciste pronazi. Les quelque 53 LT vz. 35 présents sur le territoire de la « nouvelle Slovaquie » sont hâtivement inclus au sein de l'Armée slovaque,

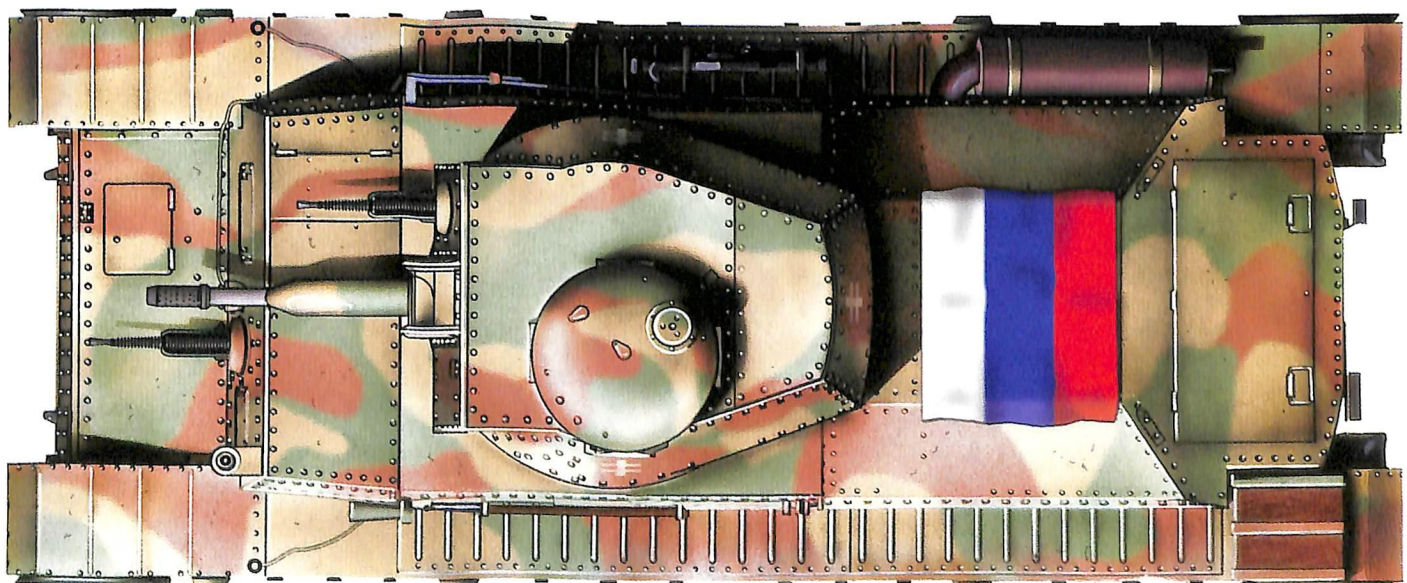
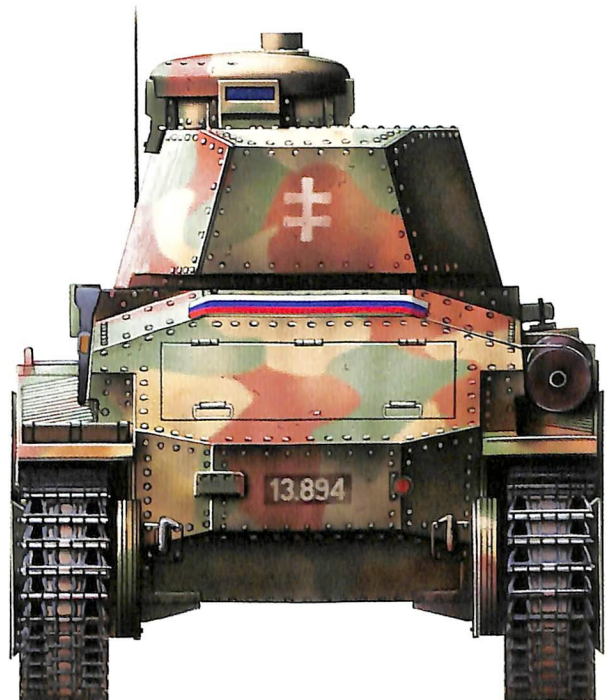
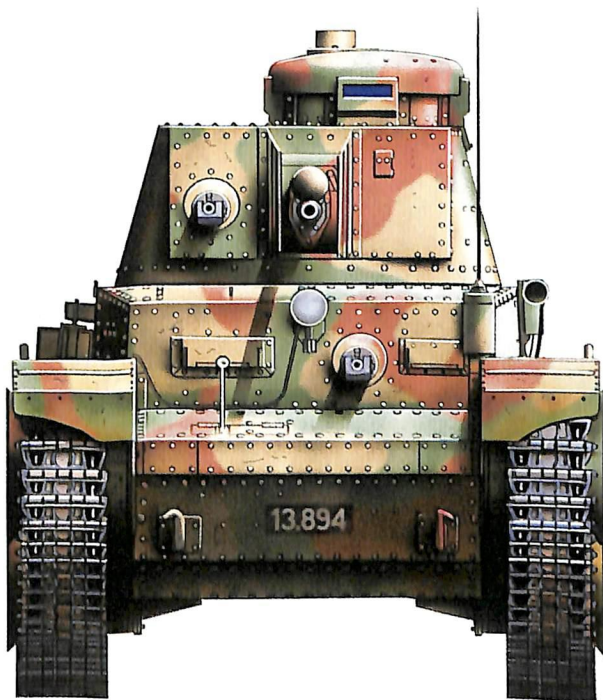
un « héritage » des plus intéressants, la plaçant largement à la hauteur de ses turbulents voisins, notamment la Hongrie. Cette dernière capturera un exemplaire durant le court conflit avec la Slovaquie (23 au 31 mars 1939). ■



LT vz. 35
Brigade « Pílfousek »
Armée slovaque
URSS, Ukraine, ville de Vinnitsa,
juillet 1941



LT vz. 35
1^{re} division rapide slovaque
Armée slovaque
URSS, secteur de Taganrog,
novembre 1941





PANZER

Premier véritable char d'assaut allemand, le *Panzer III* bataille sur tous les fronts de septembre 1939 à la fin de l'année 1943, date à laquelle sa carrière opérationnelle amorce son véritable déclin. Effectivement, la taille de la tourelle ne permet pas l'installation d'un armement plus puissant qu'un canon long de 5cm. Ce dernier présentant des performances antichars insuffisantes pour affronter les tanks soviétiques, la greffe d'une pièce de 7,5cm court lui donne les moyens de prolonger sa carrière opérationnelle en tant que *Begleitwagen* (véhicule d'accompagnement). Une conversion des plus efficaces, qui se mettra notamment en valeur en jouant le rôle de « garde rapprochée » des Tiger.

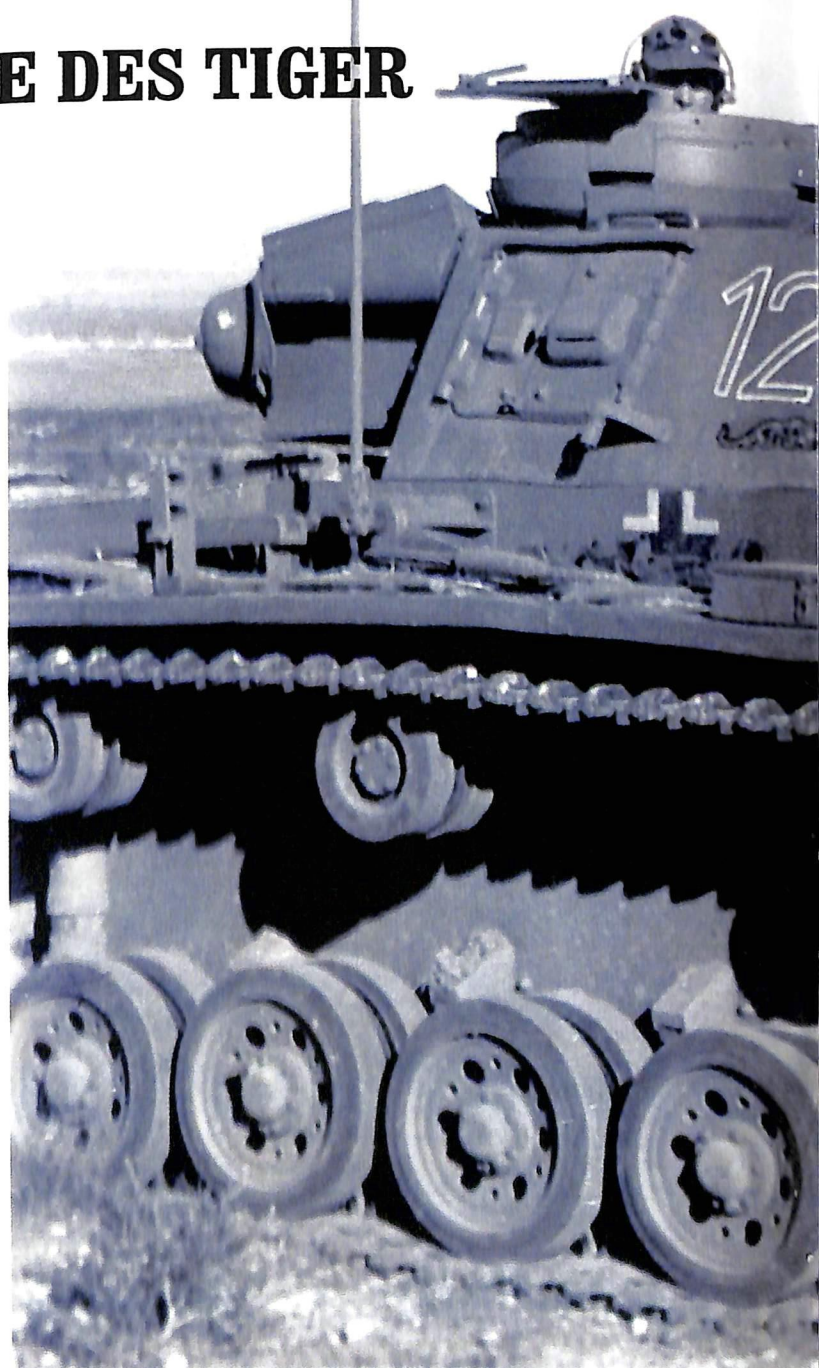
LA GARDE RAPPROCHÉE DES TIGER

AUSF.

Par Jacques Armand

UN CHAR À BOUT DE SOUFFLE

Dépassé en juin 1941 par le T-34/76, le *Panzer III* (Sd.Kfz. 141) subit une sérieuse remise à niveau, avec la pose d'un blindage plus épais et surtout la greffe d'un canon de 5cm long de 60 calibres. Dans les faits, malgré une puissance de feu en nette augmentation, la situation n'a que peu changé et le char allemand ne peut toujours pas rivaliser avec le T-34. En dépit d'une organisation plus rationnelle des tâches de son équipage et d'optiques de tir plus performantes, le Sd.Kfz. 141 lui reste inférieur, tant en termes de mobilité, de cuirasse que de balistique. En action, le *Panzer III* doit toujours s'approcher de trop près pour détruire à coup sûr le char russe. Une considération bien éloignée de l'équipage du T-34, dont le tube F-34 de 76,2 mm peut venir à bout de la cuirasse allemande jusqu'à une distance de 1 000 mètres, contre 400 mètres pour le *Panzer III*. Il est vrai que le choix de l'armement est assez restreint, car sa tourelle n'est pas assez vaste pour accepter des pièces affichant un trop fort recul. Si les Allemands le maintiennent en première ligne, c'est tout simplement parce qu'ils





1942
1945



n'ont rien d'autre pour équiper leurs *Panzer-Divisionen*. Lors de l'opération « Citadelle » lancée dans le secteur de Koursk en juillet 1943, le *Sd.Kfz. 141* connaît sa dernière bataille majeure, et, bientôt, il tirera sa révérence, laissant sa place aux *Panzer IV* pourvus d'un 7,5cm *lang* et aux *Panzer V Panther*. Pour autant, si les versions à canon de 5cm long sont obsolètes, la variante dotée d'un canon de 7,5cm court a encore un rôle à jouer, non plus comme char de combat, mais comme engin d'appui.

PANZER III AUSF. N

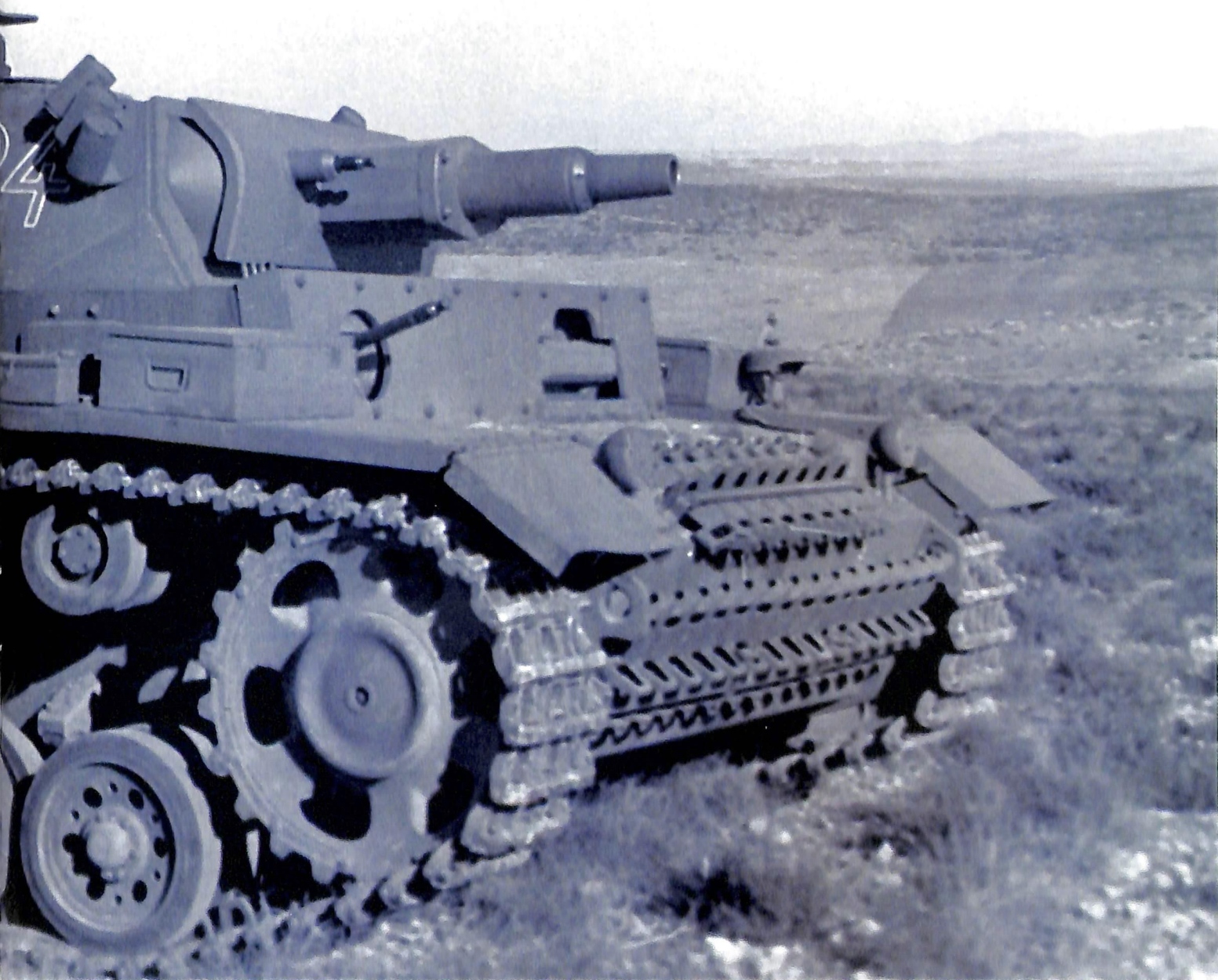
Le *Panzer III Ausf. N* – selon les sources, l'engin est parfois désigné *Sturmpanzer III* – se caractérise donc par la greffe d'un canon court de 7,5cm *KwK 37 L/24* à

▼ *Panzer III Ausf. N* de la *schwere Panzer-Abteilung 501* lors de son déploiement en Afrique du Nord durant l'hiver 1942-43.

Jusqu'à sa reddition en Tunisie en mars 1943, l'unité revendique la destruction de 150 blindés alliés. Bien plus fiables que les lourds *Tiger*, les chars moyens ont joué un rôle important dans ce « score ». Notez l'insigne sous le numéro tactique.

Sauf mentions
contraires, toutes photos
Archives Caractère

faible vitesse initiale. Cette pièce a déjà fait ses preuves, car elle constituait l'armement principal du *Panzer IV*, de la mouture *Ausf. A* à *Ausf. F*, et du *Sturmgeschütz III*, de l'*Ausf. A* à l'*Ausf. E*. Le montage d'un tube long de 7,5cm sur ces deux véhicules laisse libres nombre de ces *KwK 37 L/24* (aux alentours de 450 immédiatement disponibles), qui sont alors implantés dans la tourelle du *Sd.Kfz. 141*. Les obus de 7,5cm étant plus volumineux que ceux de 5cm, l'aménagement intérieur est revu, et les râteliers à munitions acceptent désormais 64 coups. Afin d'adapter les appareils de visée à la nouvelle donne balistique, une lunette *Tzf 5b* est installée. De plus, un tourelleau de *Panzer IV Ausf. G* de 900 mm de diamètre – contre 790 mm originellement – est posé en vue de faciliter le travail du *Bordführer*. Cette coupole se différencie par sa trappe ronde à un seul battant.





Dès mars 1943, la protection face aux fusils antichars soviétiques de 14,5 mm est renforcée par l'adjonction de *Schürzen* (jupes métalliques), épaisses de 5 mm, sur les flancs du châssis et le pourtour de la tourelle. La greffe de l'obusier de 7,5cm a toutefois des conséquences néfastes sur la protection. En effet, l'accroissement du poids augmente les contraintes sur les organes de pointage et sur les mécanismes de la tourelle, au point d'imposer la suppression de la plaque de blindage supplémentaire à l'avant. Une fois les modifications effectuées, une commande de 450 machines est passée. En novembre 1942, les excellents rapports des équipages poussent à réarmer la fin de la série des *Ausf. M* avec le 7,5cm KwK 37 L/24. Au final, cette ultime version est produite de juin 1942 à août 1943, en reprenant comme bases différentes variantes du char moyen : 3 par conversion de *Panzer III Ausf. J*, 447 sur *Ausf. L* et, enfin, 213 sur *Ausf. M*. En outre, 37 voient le jour en 1944, après recyclage de plates-formes de

▲ Appartenant à la « 501 », ce *Panzer III Ausf. N* a été transformé en tracteur d'artillerie ! Il remorque, en effet, un canon antichar britannique de 2-Pdr (40 mm) lors de la campagne africaine.

Panzer III Ausf. J et *L* retournés en usine pour réparation. Le *Panzer III Ausf. N* (Sd.Kfz. 141/2) sera, au final, construit à 700 exemplaires.

LA GARDE RAPPROCHÉE DES TIGER

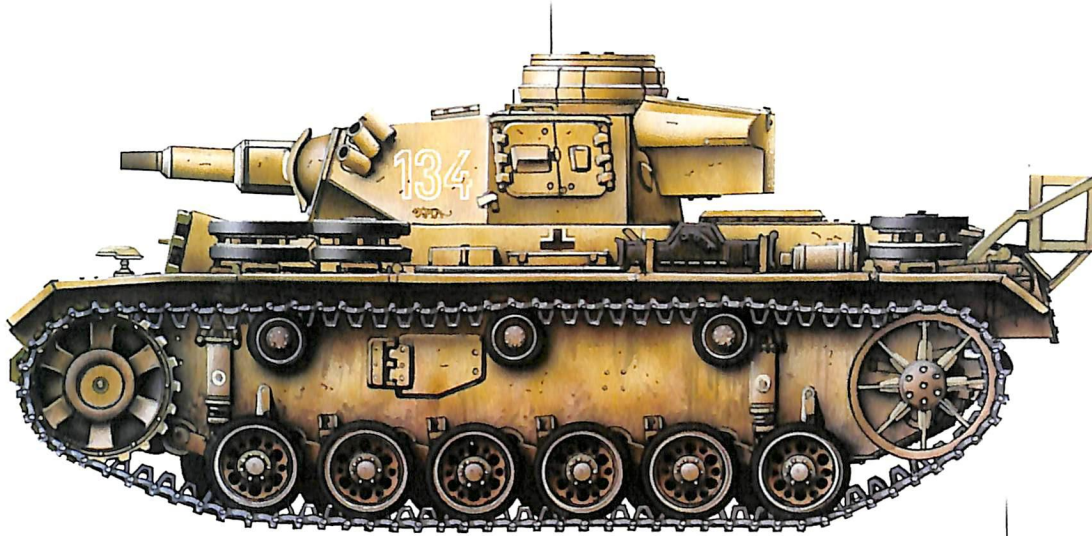
Le *Panzer III Ausf. N* est engagé au sein des *schwere Panzer-Abteilungen* qui sont déployées en Afrique du Nord en 1943. Il est vrai que les *Panzer VI Tiger* disponibles n'étant pas en nombre suffisant pour équiper l'entière d'une formation de chars lourds, des *Panzer III* leur sont adjoints de manière à renforcer les effectifs tout en compensant certaines faiblesses des fauves, comme l'important angle mort sur l'arrière droit de leur tourelle. Ainsi, en novembre 1942, la *schwere Heeres-Panzer-Abteilung 501* débarque au Maghreb avec une partie de ses *Tiger* accompagnés de 25 *Panzer III Ausf. N*.

▼ Koursk, juillet 1943. Afin de limiter les effets des fusils antichars soviétiques de 14,5 mm, les *Panzer III Ausf. N* sont équipés de jupes blindées (*Schürzen*) épaisses de 5 mm.

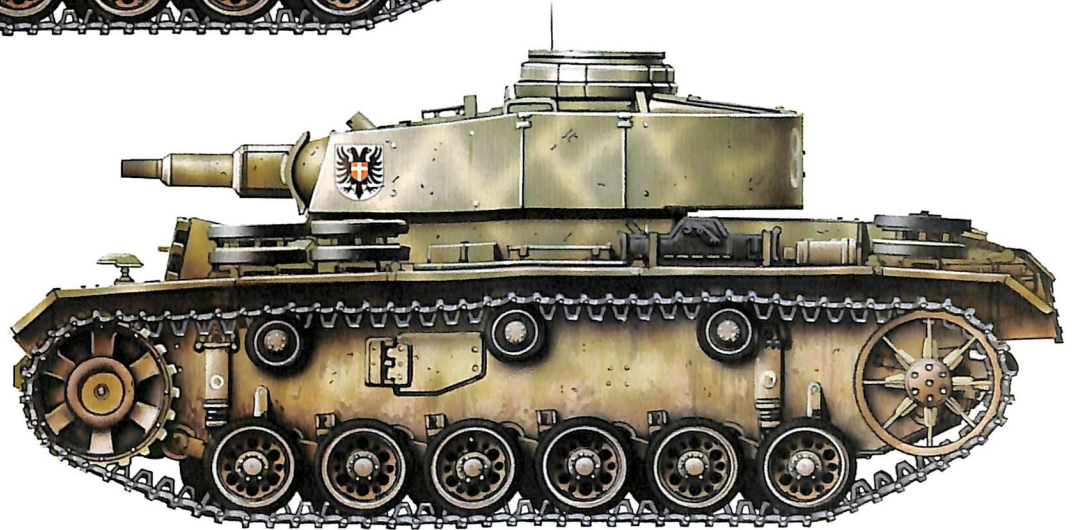




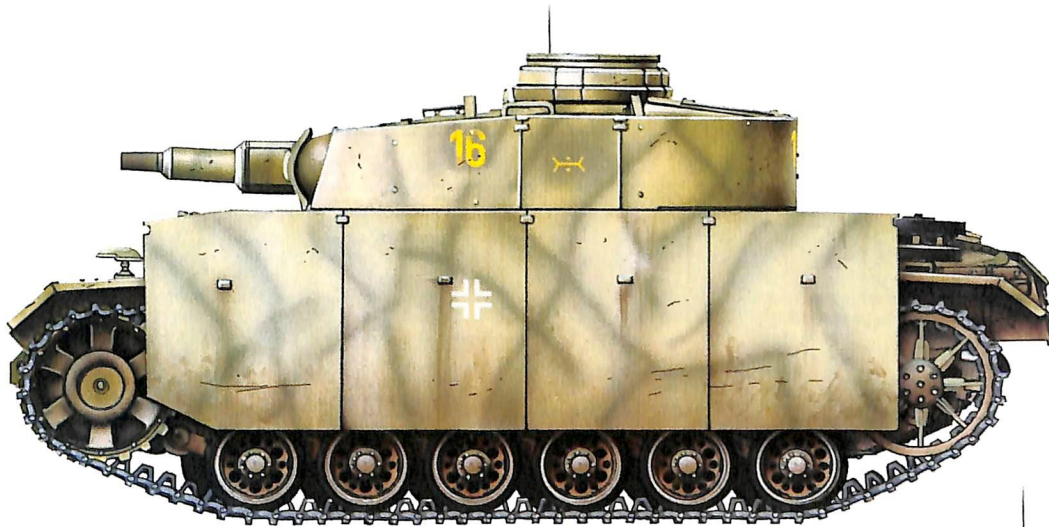
1942
1945



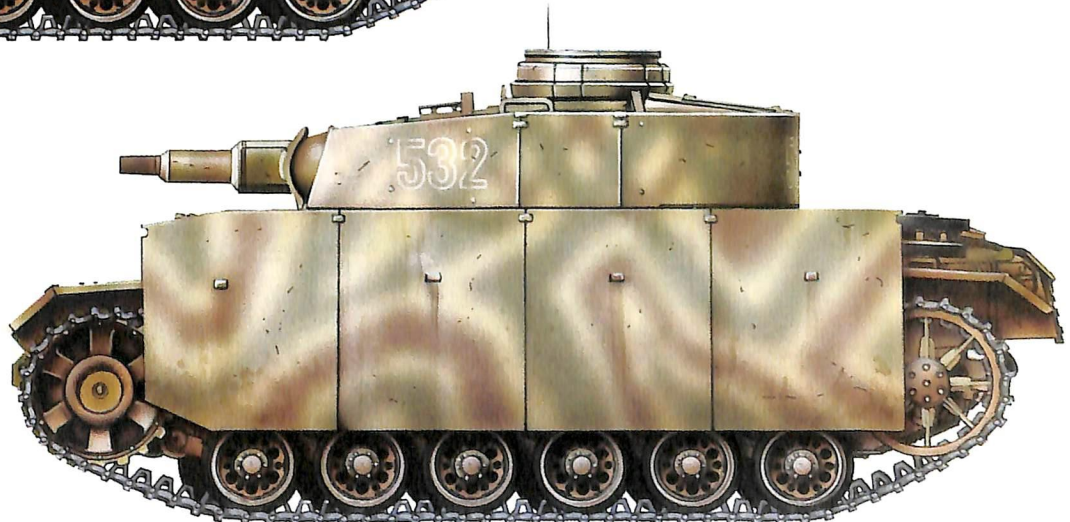
Panzer III Ausf. N
3. Zug, 1. Kompanie
schwere Panzer-Abteilung 501
Tunisie, hiver 1942-43



Panzer III Ausf. N
Panzer-Regiment 3
2. Panzer-Division
Opération « Citadelle »
URSS, été 1943



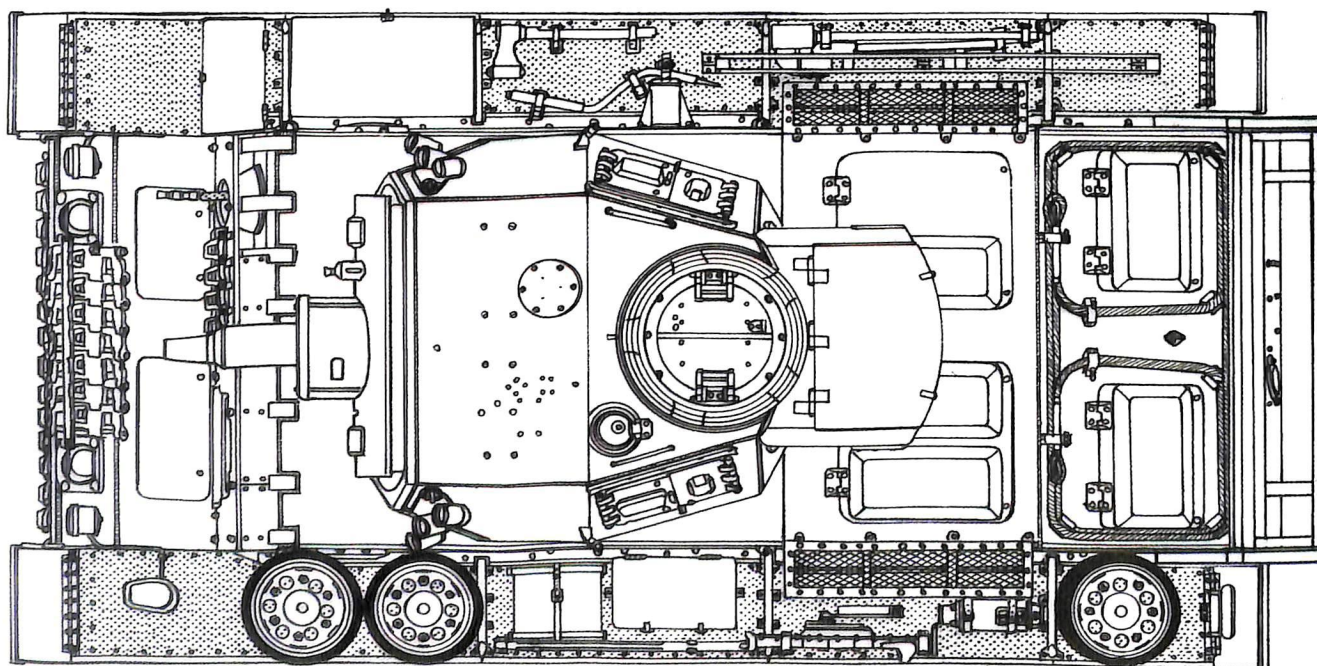
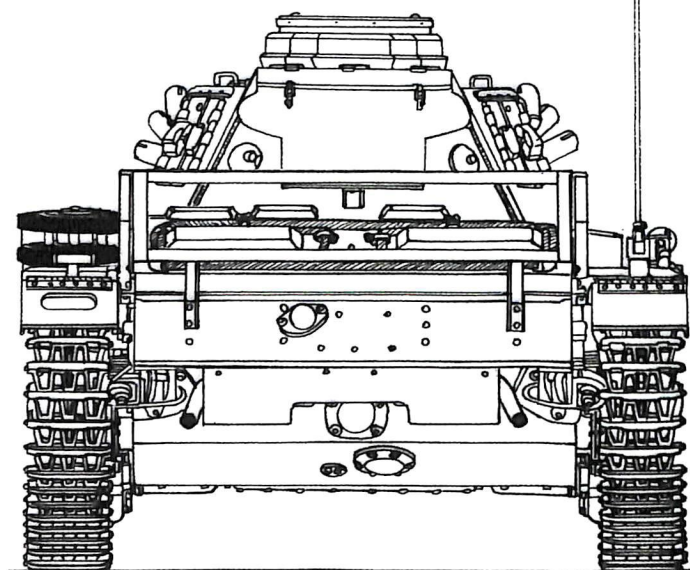
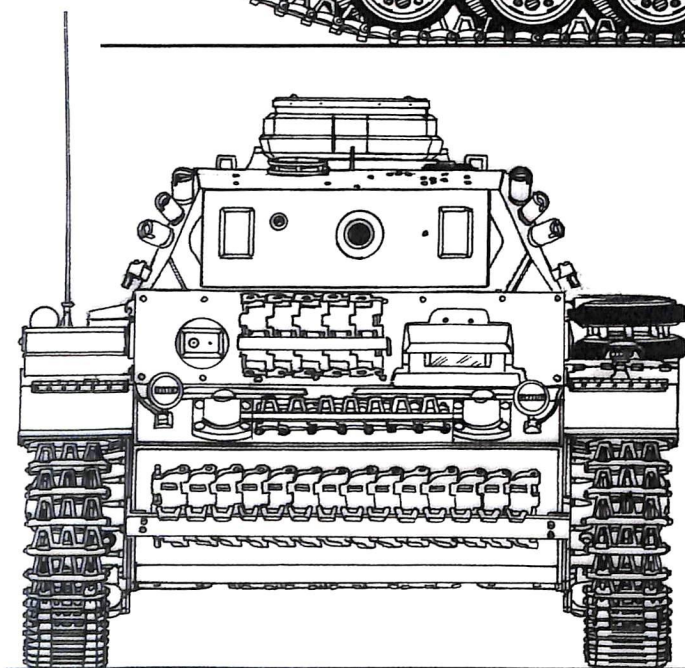
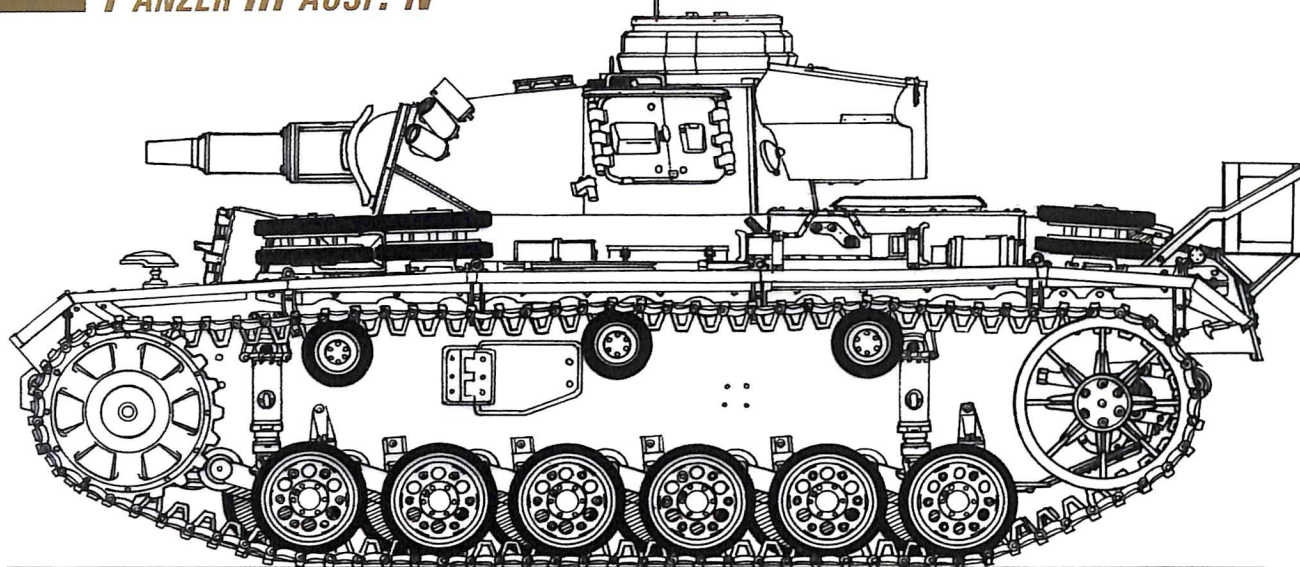
Panzer III Ausf. N
Stab-Panzer-Abteilung 18
18. Panzer-Division
Opération « Citadelle »
URSS, été 1943



Panzer III Ausf. N
SS-Panzer-Regiment 2 « Das Reich »
SS-Panzer-Grenadier-Division « Das Reich »
Opération « Citadelle »
URSS, été 1943



PANZER III AUSF. N



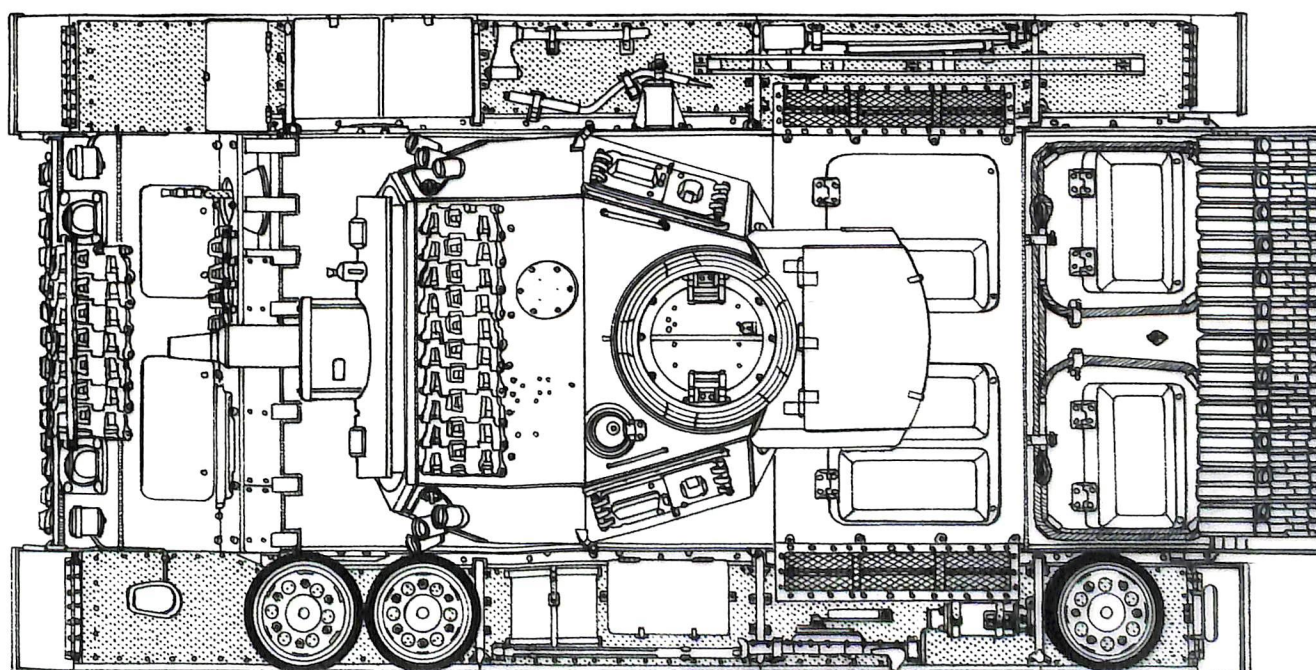
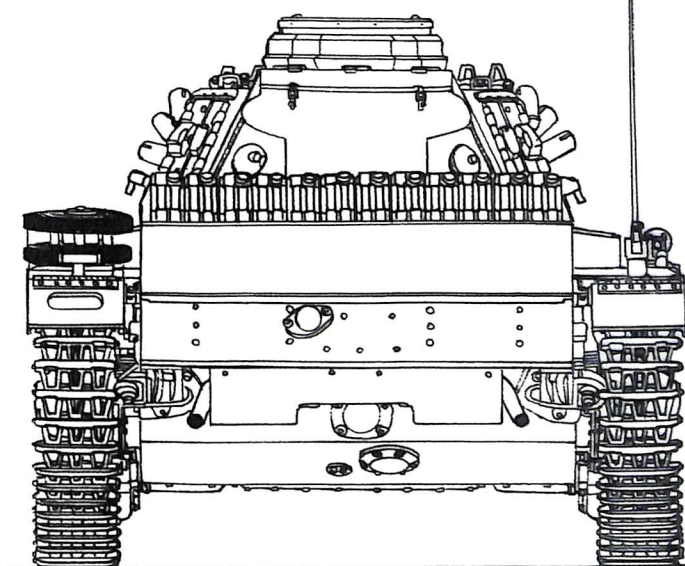
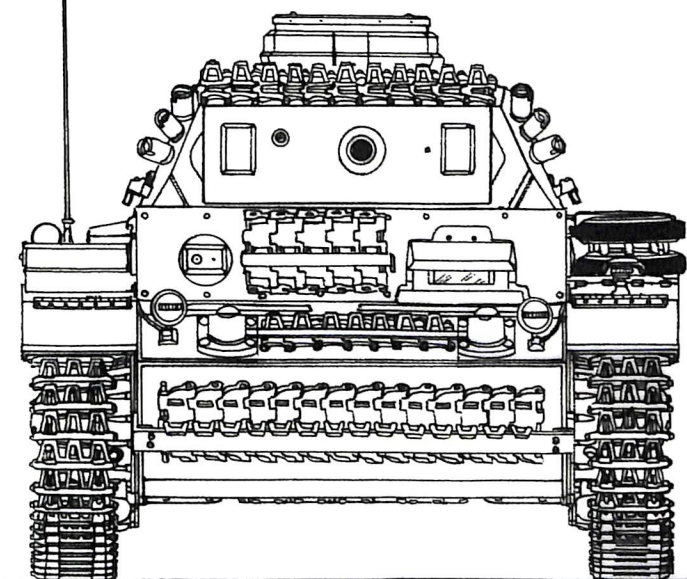
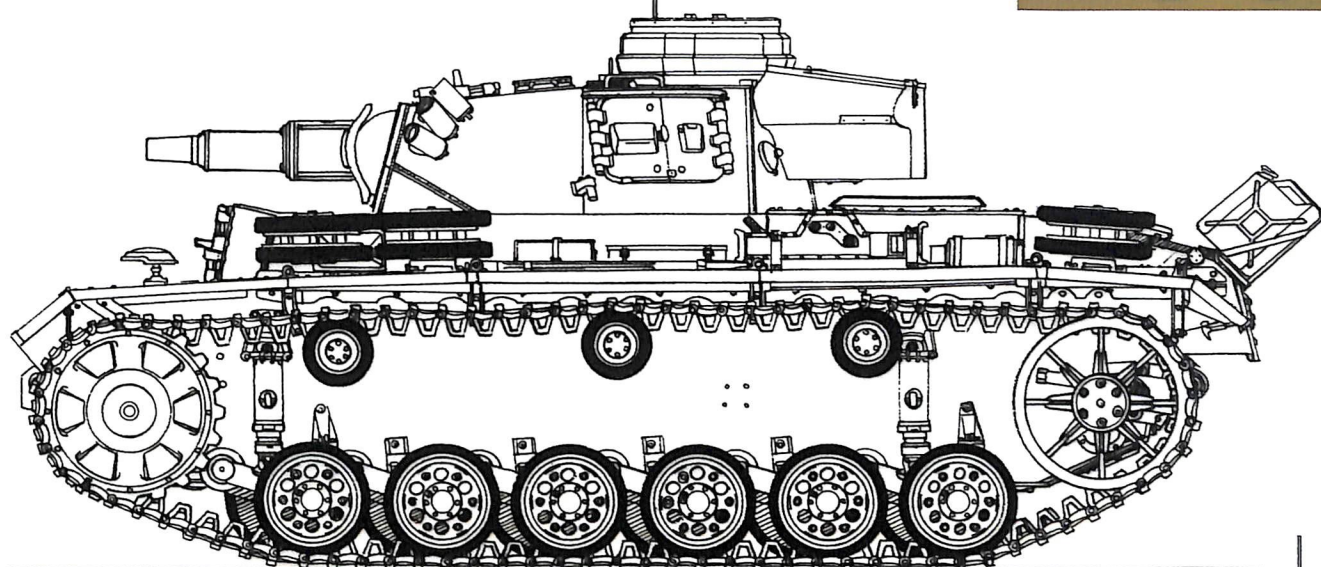
© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2012

PANZER III AUSF. N - Sd.Kfz. 141/2
(SERIE 1./EX-AUSF. J)

1/48^e



1942
1945

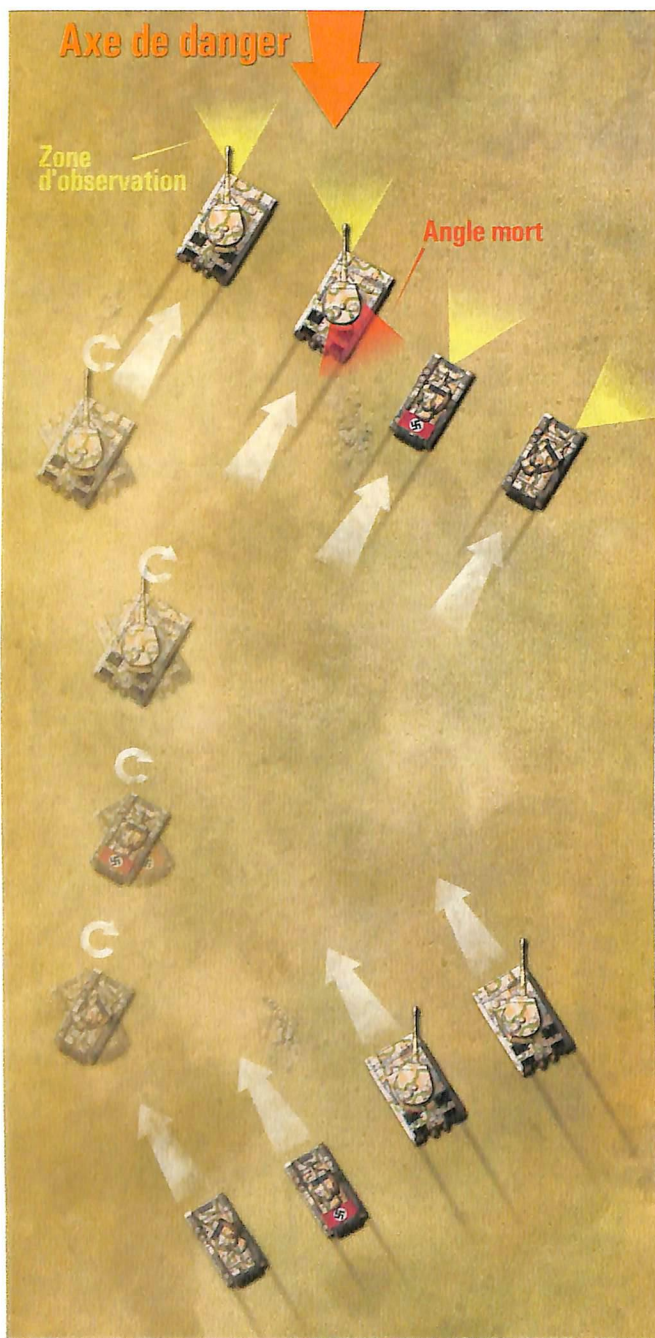


1/48^e

PANZER III AUSF. N - Sd.Kfz. 141/2
(SERIE 1./EX-AUSF. L)



▲ Cimetière de chars de la « 501 » en Afrique. Un Panzer III Ausf. N côtoie un Tiger démantibulé. US Nara



► Bien que plus endurants que les Tiger, les Panzer III sont également sujets aux incidents mécaniques ; c'est le cas pour cet engin remorqué. Notons que le char moyen peut être utilisé, sur de courtes distances, pour remorquer les fauves en panne !

► Le Panzer III Ausf. N ne sert pas seulement de « garde rapprochée » des Tiger, mais est également déployé au sein de Panzer-Divisionen, ici aux côtés d'Ausf. J armées d'un 5cm long. Son tube de 7,5cm court se révèle alors très polyvalent, du moment que l'équipage n'engage pas un duel avec un T-34/76. Des préoccupations qui ne touchent pas les équipages appartenant à la Panzer-Division « Norwegen » qui, en mai 1945, remettent leurs engins aux Britanniques, bien loin des affres du front de l'Est. US Nara

◀ Au sein des schwere Panzer-Abteilungen, les Panzer III Ausf. N sont déployés aux côtés des Tiger afin de couvrir l'angle mort de leur tourelle. Effectivement, les Soviétiques ont recensé toutes les zones vulnérables des fauves depuis leur engagement dans le secteur de Leningrad en 1942. Les chars moyens ont donc pour mission d'appuyer ces derniers, tout en empêchant un adversaire de se glisser dans l'axe de ce point faible.

En définitive, sa *Stabs-Kompanie* aligne cinq chars moyens, contre dix dans chacune des *schwere Panzer-Kompanien*. Les Panzer III Ausf. N se révèlent alors de précieux « seconds », en escortant les fauves ou bien en les appuyant de leurs obus explosifs, comme en témoigne le Major Lüder, alors Kommandeur de la *schwere Panzer-Abteilung 501*, dans ses comptes-rendus : « Les chars d'escorte ont pour missions de sécuriser les flancs des Tiger et de les protéger lorsque ceux-ci traversent des positions d'infanterie ennemies. » L'armement du Panzer III Ausf. N fait alors merveille : « Le 7,5cm KwK (kurz) a démontré sa grande efficacité dans le cadre de tirs dirigés contre des cibles « molles » avec des Sprenggranaten. » En revanche, il signale la grande vulnérabilité des Panzer III face aux armes antichars adverses : « Pour ce qui concerne les canons antichars, aux distances usuelles de combat, c'est-à-dire de 600 à 800 mètres, les pièces ennemies de 3,7cm et de 4cm sont capables de perforer le blindage frontal et latéral d'un Panzer III. » Le Major Lüder insiste néanmoins sur la nécessité de déployer ces derniers : « Organisation : il est certain que l'intégration organique des chars

légers ou moyens, tels que le Panzer III Ausf. N, au sein des unités de Tiger est une idée qui doit être développée. Liaison et reconnaissance, garde et patrouille, ou même transport de pièces détachées sur des terrains impraticables pour des véhicules à roues, sont autant de missions qui ne peuvent être remplies que par des chars de ce type. Pour cette raison, il n'est pas souhaitable que la compagnie légère soit intégrée au niveau de l'Abteilung. L'idéal est, en effet, que les Panzer légers ou moyens soient directement ventilés dans les Züge, aux côtés des Tiger, de manière à ce que chaque chef de Zug puisse directement disposer d'engins de ce type sous ses ordres. »

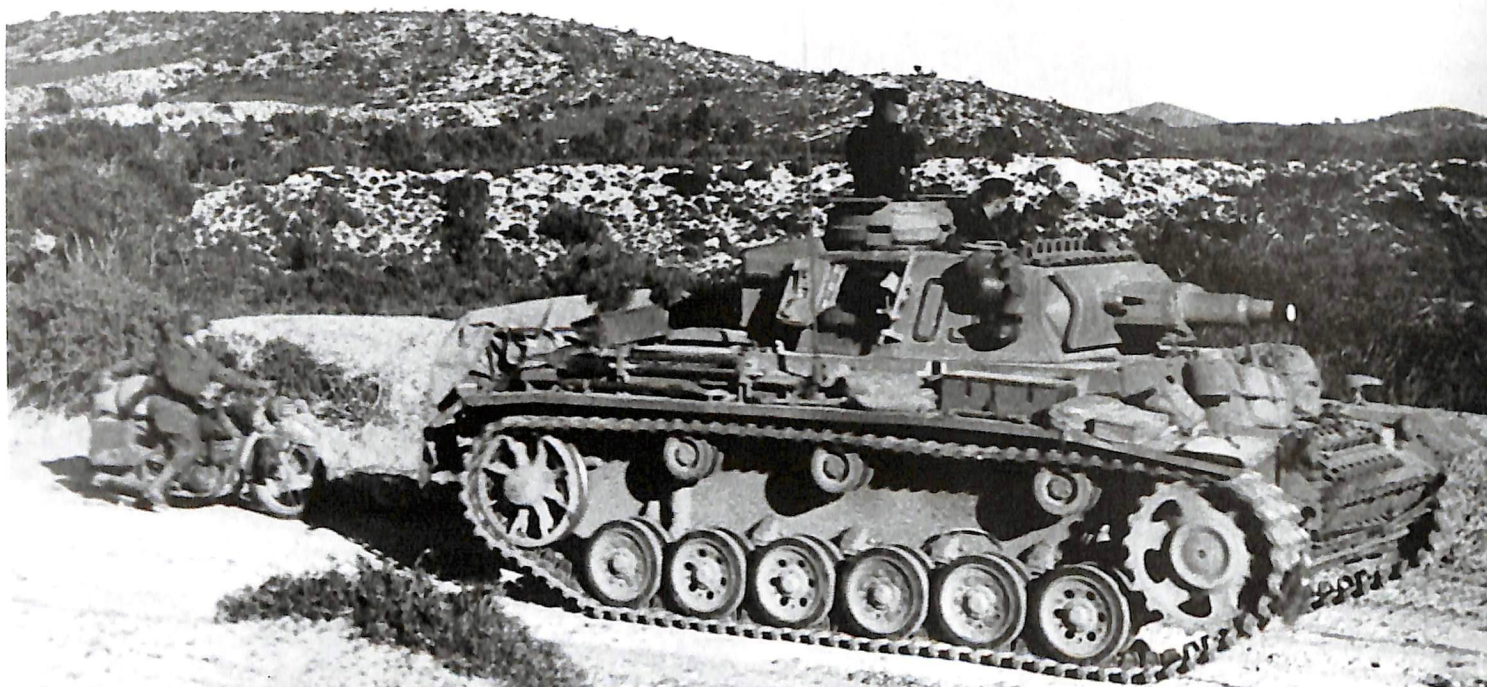
UN CHAR DE DÉPANNAGE

Par ailleurs, en dépit d'un moteur de seulement 300 chevaux et de ses 23 tonnes, le *Sd.Kfz. 141/2* peut faire office de char de dépannage ! Lüder signale cette utilisation pour le moins originale dans un de ses rapports : « Si le Tiger est pris en remorque dans une zone montagneuse, deux tracteurs semi-chenillés lourds sont nécessaires ainsi qu'un char, tel qu'un Panzer III, qui, placé derrière le Tiger, freinera l'attelage lors des descentes ou dans les virages. Ce dispositif est nécessaire pour garder le contrôle du char lourd. L'expérience montre aussi qu'un Panzer III est suffisamment puissant pour desembourber un Tiger ou le remorquer sur une distance réduite, de l'ordre d'un à trois kilomètres. » Pour autant, ses recommandations ne vont pas être appliquées à moyen terme, et, quelques mois plus tard, les Panzer III Ausf. N disparaîtront des organigrammes des *schwere Panzer-Abteilungen*, lorsque le nombre de Tiger sera enfin suffisant.



1942
1945





LE 7,5cm KAMPEWAGENKANONE 37 L/24

Monté sur un axe à tourillons, le 7,5cm KwK 37 L/24 utilise une grande variété de munitions, qui peuvent être classées en trois grandes familles : les projectiles perforants, à charge creuse et les explosifs.

LES OBUS PERFORANTS

Désignés *Kanone Granate rot Panzer (K.Gr.rot.Pz.)*, les obus perforants sont destinés à la lutte antichar. Le *K.Gr.rot.Pz.* est habituellement considéré comme un obus *Armour Piercing Capped (APC)*, bien que certains observateurs le classent plus dans la catégorie des *Armour-Piercing Capped with Ballistic Cap (APCBC)*. Dans le premier cas, il s'agit d'un obus plein, doté d'une coiffe destinée à réduire les risques de rupture au moment de l'impact. Son aérodynamisme est considéré comme peu efficace et nuit à la précision lors des engagements à longue portée. Dans le second cas, la coiffe est optimisée de manière à améliorer l'aérodynamisme. En définitive, le 7,5cm KwK 37 L/24 est très loin d'être une pièce antichar performante, malgré la versatilité de ses projectiles. La faute en revient principalement à la faible longueur du tube (longueur de 24 calibres, soit $24 \times 75 = 1\,800$ mm), qui ne permet pas d'obtenir une vitesse initiale assez importante (385 m/s pour le projectile perforant).

LES CHARGES CREUSES

Pour venir à bout des fortifications, le 7,5cm peut tirer des projectiles à charge creuse (HEAT = *High Explosive Anti-Tank*) ou *Hohlladungs-Granaten*. Trois modèles sont généralement disponibles : les *Gr.38 HL/A*, *Gr.38 HL/B* et *Gr.38 HL/C*. Ils peuvent aussi être utilisés contre les chars adverses ; toutefois, la forme des ogives les rend impropres aux tirs à longue distance. Par ailleurs, la rotation induite par le tube rayé ne permet pas au jet de plasma de bien se former, réduisant d'autant son efficacité.

LES OBUS EXPLOSIFS

Les retranchements ennemis sont généralement pris à partie avec des *Sprenggranaten 34 (Sprgr. 34)*. D'un poids de 5,74 kg, ces projectiles explosifs (HE = *High Explosive*) très puissants peuvent aussi être employés contre les chars adverses, malgré des performances évidemment assez faibles dans ce domaine. Les principaux dommages causés à l'équipage ennemi ou aux éléments mécaniques sont alors la conséquence directe de l'onde de choc. Les *Panzerschützen* disposent aussi d'un obus fumigène désigné *Nebelgranate (Nebelgr.)*. Le rôle du *Panzer III Ausf. N* n'étant pas d'engager les chars adverses, la vitesse initiale, dépassant à peine les 400 m/s, de ses projectiles n'est pas jugée préjudiciable. Au contraire même, une faible vitesse permet de maximiser l'efficacité des munitions explosives, qui risquent moins de ricocher sur les cibles ou tout simplement de les transpercer de part en part.

PERFORMANCES BALISTIQUE

↓ Voir tableau ci-dessous.

TABEAU DES PERFORATIONS SOUS UNE INCIDENCE DE 30°

Projectile	Type	Poids	Vitesse init.	Portée (en m)			
				100	500	1 000	1 500
<i>K.Gr.rot Pz.</i>	Perforant	6,8 kg	385 m/s	41 mm	39 mm	35 mm	33 mm
<i>Gr.38 HL</i>	Charge creuse	4,5 kg	452 m/s	45 mm	45 mm	45 mm	45 mm
<i>Gr.38 HL/A</i>	Charge creuse	4,4 kg	450 m/s	70 mm	70 mm	70 mm	70 mm
<i>Gr.38 HL/B</i>	Charge creuse	4,75 kg	450 m/s	75 mm	75 mm	75 mm	75 mm
<i>Sprgr.34</i>	Explosif	5,74 kg	420 m/s	n.c.	26 mm	23 mm	20 mm

1942
1945

CONCLUSION

De char de combat obsolète, le *Panzer III* évolue efficacement vers un rôle d'appui, se substituant par là même aux *Panzer IV* qui, pour leur part, prennent exactement le chemin inverse. Un renversement de rôles qui permet à ce blindé de poursuivre sa carrière opérationnelle jusqu'en 1944, en dépit de « prestations » en deçà de celles des machines alignées par les Alliés. Au final, des déserts africains aux steppes russes, l'efficacité du *Panzer III Ausf. N* ne sera jamais démentie. ■

BIBLIOGRAPHIE

- Foss (C.), *The Encyclopedia of Tanks and Armored Fighting Vehicles – The Comprehensive Guide to Over 900 Armored Fighting Vehicles From 1915 to the Present Day*, Thunder Bay Press, 2002
- Chamberlain (P.), Doyle (H.L.), *Encyclopedia of German Tanks of World War Two*, Weidenfeld Military, 1999
- *Chars et véhicules militaires*, ouvrage collectif, Éditions Hachette Collections, 2004
- Ferrard (S.), *L'aventure des chars*, Éditions Hachette, 2004
- Jentz (T.), Doyle (H.), *Germany's Panzers in World War II*, A Schiffer Military History Book, 2001
- Perrett (B.), *Panzerkampfwagen III Medium Tank*, Osprey New Vanguard, Osprey Publishing, 1999

PROBABILITÉ DE TIR AU BUT

Ce tableau présente le pourcentage de coups au but en fonction de la distance et des conditions de tir. Les Allemands distinguent ainsi l'entraînement, pendant lequel le tireur ne subit aucun stress – si ce n'est celui de son instructeur... – du combat, où la peur et la nervosité réduisent les chances de mettre sa cible hors d'état de nuire du premier coup. Les difficultés des tirs au-delà des 500 mètres s'expliquent aussi par les caractéristiques techniques de l'arme, comme sa faible vitesse initiale qui empêche le projectile d'avoir une trajectoire tendue. Jusqu'à 500 mètres, l'entraînement intensif et la bonne qualité des optiques de tir *TZF 5b* permettent d'obtenir quasiment 100 % de coups au but. Théoriquement, l'obus *K.Gr.rot Pz* peut encore percer 30 mm de blindage sous une incidence de 30° à 2 000 mètres, mais cette performance est sans intérêt puisque, à cette distance, les probabilités de toucher une cible sont extrêmement faibles. Les tirs à très longue portée sont ainsi déconseillés pour ne pas gaspiller les munitions antichars. La graduation des optiques de tir se limite d'ailleurs à 1 200 mètres pour les *Kanone Granate rot Panzer* (2 000 mètres pour les *Sprenggranaten*). De ce fait, la portée utile ne dépasse pas les 1 000 mètres.

Projectile		Portée (en m)			
		100	500	1 000	1 500
<i>K. Gr.rot Pz.</i>	Entraînement	100 %	100 %	98 %	74 %
	Action	100 %	100 %	73 %	38 %
<i>Gr. 38 HL</i>	Entraînement	100 %	100 %	92 %	61 %
	Action	100 %	99 %	60 %	26 %



PANZER III Ausf. N

Char d'accompagnement

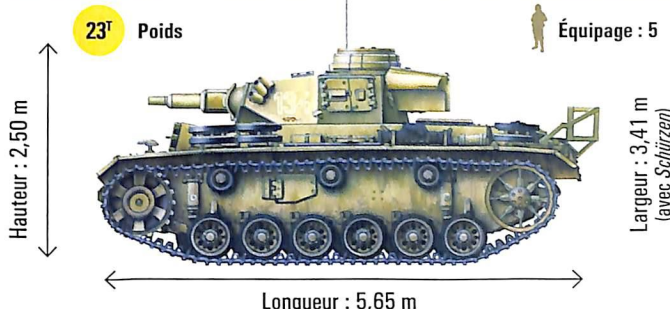
Constructeurs

Henschel & Söhn AG, Maschinenfabrik Augsburg Nuernberg AG (MAN), Waggonfabrik Wegmann AG, Maschinenfabrik Niedersachsen Hannover GmbH (MNH), Muehlenbau und Industrie AG (MIAG)

Production

663 exemplaires

MORPHOLOGIE

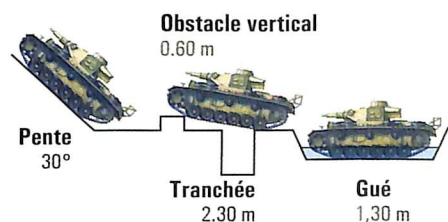


BLINDAGE

Tourelle			
Mantelet	50 mm	Frontal	57 mm
Masque du canon	50 + 20 mm	Latéral	30 mm
Toit	10 mm	Arrière	30 mm
Superstructure		Châssis	
Frontal	50 + 20 mm	Frontal	50 mm
Latéral	30 mm	Latéral	30 mm
Arrière	50 mm	Arrière	50 mm
		Plancher	15 mm

MOTRISATION & MOBILITÉ

Moteur	Maybach HL 120 TRM
Type	V12 essence
Puissance	300 cv à 3 000 tr/min
Cylindrée	11 867 cm ³
Refroidissement	Liquide
Contenance des réservoirs	320 l

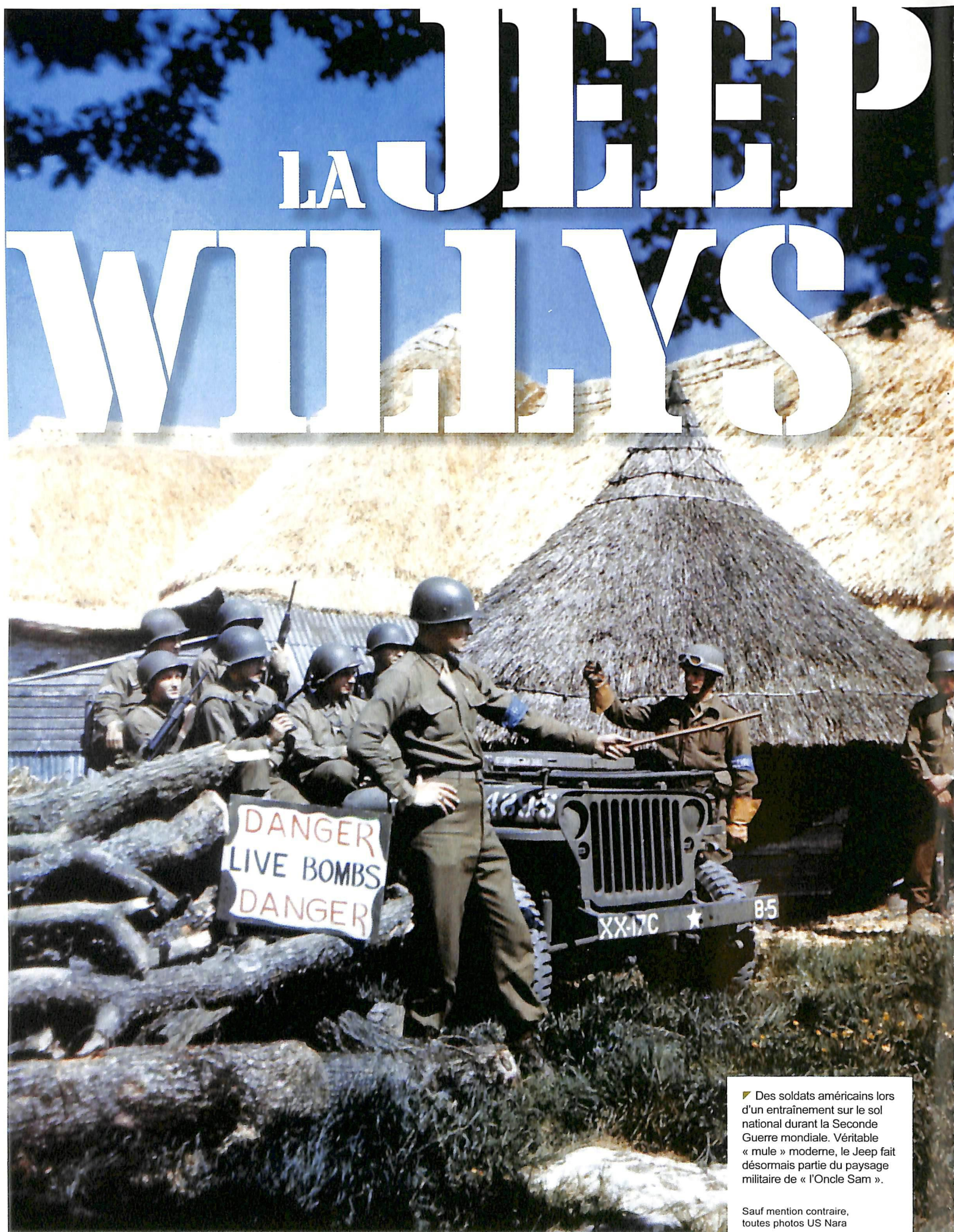


Pression au sol : 1,03 kg/cm²

ARMEMENT

Armement principal	7,5cm Kwk 37 L/24
Approvisionnement	64 projectiles
Armement secondaire	3 mitrailleuses MG-34 de 7,92 mm
Approvisionnement	4950 projectiles
Radio	FuG 5

► S'ils sont évidemment moins bien protégés et armés que les Tiger I, les *Panzer III Ausf. N* sont néanmoins appréciés du fait de leur maniabilité, notamment en terrain accidenté ou cloisonné, conditions dans lesquelles les fauves ont bien du mal à manœuvrer. Par ailleurs, leur projectile explosif est efficace contre les retranchements ou l'infanterie. Le bilan est toutefois mitigé : certaines *schwere Panzer-Abteilungen* souhaitent leur retrait, alors que d'autres veulent les conserver ! La façon de les déployer conditionne sans doute le jugement des équipages...



Des soldats américains lors d'un entraînement sur le sol national durant la Seconde Guerre mondiale. Véritable « mule » moderne, le Jeep fait désormais partie du paysage militaire de « l'Oncle Sam ».

Sauf mention contraire, toutes photos US Nara

LE SYMBOLE DE LA VICTOIRE

Les choses les plus simples sont souvent les meilleures. Cet aphorisme s'applique indubitablement à la Jeep. Voiture mythique du XX^e siècle, elle est également pour beaucoup le symbole de la libération et de la mécanisation complète des Alliés. Considérée comme l'un des trois instruments de la victoire par le président américain Eisenhower (avec le Dakota et le *Liberty Ship*), elle est aussi « la principale contribution américaine à la guerre moderne », selon le *General of the Army* George C. Marshall. Jusqu'à la fin des années 1930, l'*US Army*, comme la majorité des autres armées, dépend largement de la traction hippomobile. L'état-major souhaite donc motoriser ses différentes composantes en créant une famille de véhicules standardisés, mais le manque de moyens financiers l'oblige à temporiser.



▲ Le général Nimitz (1885-1966) pose avec un parterre d'officiers américains dans une Jeep flambant neuve. Ce 4x4 est régulièrement utilisé pour convoier des personnalités militaires ou civiles, lorsque ces dernières ont à faire avec les forces armées américaines. Du plus haut gradé au plus humble GIs du front, tout le monde connaît la Jeep.

▼ Soldats américains à l'entraînement. Ce véhicule de logistique assure également des missions de reconnaissance légère. Pour l'occasion, les hommes peuvent assurer leur défense rapprochée avec une mitrailleuse M1919A4 de 7,62 mm. L'absence de blindage impose néanmoins aux éclaireurs de rester à bonne distance de l'ennemi.



LA NAISSANCE D'UN MYTHE

En novembre 1932, l'*Infantry Board* fait l'acquisition d'une *Austin 7*, produite aux États-Unis par American Austin Company of Butler (qui deviendra, en 1935, American Bantam). Sa taille réduite et sa capacité de transport conséquente en font un véhicule idéal pour des missions de reconnaissance ou de transmissions. Une motocyclette est un temps envisagée puis finalement écartée, en raison de son caractère bruyant, du manque de mobilité en tout-terrain et de sa capacité d'emport quasi nulle. En 1937, le *Captain* Robert Howie conçoit un véhicule très particulier, le *Howie Machine-Gun Carrier* (ou *Belly-flopper*), aux caractéristiques intéressantes. L'équipage de deux hommes est couché à plat ventre sur l'engin dépourvu de toute carrosserie, permettant de se mouvoir avec une relative furtivité, grâce à sa hauteur de seulement 86 cm, tout en disposant d'une mitrailleuse calibre .30 (7,62 mm). Si le moteur de 753 cm³ autorise une vitesse de 45 km/h, l'absence de protection ne tolère cependant aucun écart de conduite. Ces expérimentations poussent le *Quartermaster Corp* [1] (QMC) à considérer le moyen de combiner la machine d'Howie avec celle de Bantam pour obtenir un véhicule à transmission intégrale, d'un poids de 1 200 lb (545 kg) [2], pouvant accueillir une arme automatique légère et roulant à 80 km/h sur route. En juin 1940, William Beasley (ingénieur en chef à l'*US Ordnance Department*) prend la tête du comité visant à établir le cahier des charges du futur engin. Il signe ainsi un croquis représentant un véhicule à quatre places, dont les traits inspireront ceux de la future Jeep. Des tests menés sur des châssis de Bantam poussent à augmenter la limite de poids à 590 kg pour une charge utile de 272 kg. Le comité recommande enfin le lancement d'un appel d'offres pour le design et la construction des véhicules pilotes, au grand dam de Bantam qui pensait obtenir le contrat sans passer par cette pratique fédérale. Le Congrès autorise la procédure d'appel en juillet 1940, avec une limite de 10 jours pour présenter le projet, puis 75 jours supplémentaires pour produire 70 véhicules, dont huit à 4 roues motrices (le premier devant être livré sous 49 jours), avec à la clé un contrat de 175 000 \$. Le délai extrêmement court s'explique, en partie, par la tournure que prennent les événements durant la campagne de France, qui stupéfie Washington.

[1] Service de l'Intendance de l'armée, plus ou moins équivalent à une partie des prérogatives du service du commissariat des armées en France. C'est une des trois branches de la logistique dans l'Armée américaine.

[2] Ce poids-limite est une demande spécifique de l'Infanterie, qui souhaite avoir un véhicule déplaçable à bras d'hommes.

Si 135 entreprises sont approchées, seulement deux expriment le désir de participer : Bantam et Willys-Overland Company of Toledo (Ohio) [3]. Ford est également sollicité pour son expérience dans la production à grande échelle.

L'équipe d'ingénieurs de Bantam, menée par Karl Probst (considéré comme « le père de la Jeep »), décide de passer outre la limite de poids pour donner à son véhicule les performances exigées et conçoit les plans en seulement cinq jours. Il est vrai que le recours massif à des composants existants lui permet de répondre dans les temps et d'être la seule à présenter un prototype le 22 juillet au camp d'Holabird. Le contrat est donc logiquement attribué à la société de Butler, en Pennsylvanie, trois jours plus tard, les tests ayant confirmé la bonne tenue de la voiture. Les 70 véhicules de pré-production prennent le nom de *Bantam Model 60* (ou BRC-60 pour *Bantam Reconnaissance Car-60*) et diffèrent du pilote par des ouvertures plus grandes pour faciliter l'accès. Le nom est modifié en BRC-40 après la commande de 1 500 véhicules. Willys présente son pilote 50 jours plus tard sous l'appellation de Quad, avec un poids bien au-delà de

la limite imposée (1 099 kg), mais avec un moteur plus puissant lui offrant de meilleures performances sur sol meuble. Dans la foulée, Ford révèle la Pygmy, dont le dessin est lui aussi très proche de la BRC-60. Le QMC attribue également un marché de 1 500 voitures aux deux constructeurs perdants, car il met en doute la capacité du petit constructeur de Pennsylvanie à répondre à une demande massive (Bantam ne dispose que d'une seule usine, avec 500 ouvriers). Willys met en production son automobile sous le nom de MA, avec pour consigne implicite de diminuer sa masse, et Ford fait de même avec sa GP, qui se distingue par des éléments qui seront repris sur toutes les Jeep par la suite, comme le capot moteur entièrement plat, le pare-brise rabattable et le réservoir d'essence sous le siège conducteur. En juin 1941, l'*Infantry* demande une nouvelle phase d'essais à Fort Benning, et, une fois encore, la MA tire son épingle du jeu grâce à sa puissance et ses qualités en tout-terrain, sans pour autant se démarquer considérablement de ses concurrentes, la BRC-40 étant plus maniable et la GP ayant de meilleures suspensions. Le rapport final conclut par la

victoire de la Willys, qui doit cependant adopter la disposition du levier de vitesses et du frein à main de la Ford. Willys-Overland obtient ainsi un contrat signé par le sous-secrétaire à la Guerre pour 16 000 *¼ ton trucks 4x4* (nom officiel) le 31 juillet 1941, malgré le surpoids du véhicule et les objections du QMC voulant attribuer le contrat à Ford seul. Bantam contre-attaque par le biais d'un puissant lobbying au Congrès et dans la presse et demande la réouverture du marché devant le comité Truman (organe examinant les abus dans les contrats de la Défense), en raison du rôle majeur joué par le constructeur de Butler dans la genèse de la Jeep. Willys est finalement confirmé, mais doit accepter d'offrir sa « création » en licence non exclusive au gouvernement des États-Unis. Cette manœuvre permet d'attribuer un contrat de 16 000 automobiles à Ford qui, en échange, accepte de fabriquer à l'identique la MA dans

[3] Ces deux compagnies sont dans une situation financière précaire suite à la Grande dépression et sont donc dépendantes des marchés fédéraux.

▼ Ardennes, décembre 1944. Bien que la Jeep soit une voiture assez lourde, la neige ne bloque pas sa progression grâce à sa transmission à quatre roues motrices. Pour autant, la couche de neige ne doit pas être trop importante du fait d'une garde au sol de 22 centimètres.



UN NOM DE LÉGENDE

L'origine du nom Jeep est sujette à plusieurs interprétations. Officiellement, le véhicule est désigné *¼ ton truck 4x4* par l'Armée américaine (ou G.503 dans la *Standard Nomenclature List*), les noms MB et GPW étant propres aux constructeurs. De l'autre côté de la Manche, elle est appelée *Willys 5cwt 4x4* ou parfois *Blitz buggy*. Le terme Jeep est fréquemment utilisé à partir de la Première Guerre mondiale pour désigner quelque chose ou quelqu'un d'insignifiant ou maladroit et se réfère également à tout nouveau véhicule testé. Le mot devient encore plus populaire à partir de 1937, avec l'apparition du chien *Eugene the Jeep* (Pilou-Pilou en français) dans le *comics* Popeye d'E.C. Segar. La voiture de Willys reçoit ce surnom grâce au pilote d'essai d'Holabird, Irving Hausmann, qui distingue alors la MA de ses concurrentes par ce sobriquet. Repris par la firme de Toledo, il est consacré dans un article du *Washington Daily News* du 20 février 1941, dans lequel est également présentée une photographie de deux sénateurs américains gravissant les marches du Capitole à bord d'une Willys MA. Il faut néanmoins noter que le nom Jeep est également utilisé pour désigner la *½ ton truck* (Dodge WC21) et que l'*Armored Force* emploie souvent le surnom de « Peep » pour la *¼ ton truck* (en raison de sa mission de reconnaissance). Progressivement, le terme de Jeep devient pour le grand public le qualificatif de la *¼ ton truck 4x4*. Le mot de la fin revient finalement à la justice américaine, qui suite à la plainte de Bantam contre l'utilisation de ce surnom pour un usage commercial civil, dans l'immédiat après-guerre, donne raison au constructeur de l'Ohio. Le nom Jeep devient donc une marque commerciale déposée en 1950, et elle est aujourd'hui la propriété du groupe FIAT. Bantam, à l'inverse, n'a jamais obtenu la reconnaissance pour sa participation essentielle dans le développement de la Jeep, et la marque fait banqueroute en 1953.

1940
1945

ses usines. Désignée GPW (GP-Willys), elle est mise en fabrication à partir de février 1942, et ses pièces sont interchangeables avec celles de sa sœur de l'Ohio. De son côté, la MA est standardisée sous l'appellation de MB, avant d'intégrer des composants militaires standards (filtre à air, batterie 6V 2-H, jantes, feux...). L'entrée en guerre de Washington et le *Lend-Lease Act* apportent des commandes régulières aux deux constructeurs tout au long du conflit, Willys produisant 361 349 MB dans son usine de Toledo et Ford 277 896 GPW sur cinq sites différents.

ANATOMIE DE LA « MULE » DE L'US ARMY

Dans les faits, les deux modèles de Jeep (MB et GPW) sont identiques, et seuls les connaisseurs distinguent rapidement l'origine de la voiture grâce, entre autres, aux méthodes de production différentes des deux constructeurs. Les pièces sont interchangeables afin de faciliter l'entretien du parc de véhicules. Les premiers modèles de MB sont en revanche dotés d'une calandre en fer forgé (*slat grill*), qui, par la suite, est remplacée sur les chaînes d'assemblage par le

▼ Afrique du Nord, 1942. Une Jeep du *Special Air Service* (SAS) se prépare à partir en mission. Le véhicule est apprécié des commandos du fait de son endurance et de ses capacités en tout-terrain. Pour l'occasion, l'armement se compose d'une mitrailleuse lourde de 12,7 mm et de plusieurs Lewis de calibre 7,7 mm. Si cette configuration fournit une puissance de feu conséquente, la non-standardisation des projectiles complique quelque peu la logistique. Néanmoins, la 12,7 mm est indispensable, car sa balle, la M2 AP (*Armor Piercing*), transperce 25 mm d'acier à 500 mètres sous un angle de 90°, lui assurant ainsi une capacité antichar contre les engins blindés légers ennemis.

Archives Caractère

◀ Normandie, été 1944. Les troupes américaines peinent dans le bocage du fait de compartiments de combat étriqués. En revanche, agile et maniable, la Jeep se joue de ces conditions et assure les missions de liaison sans faillir. Lors de la bataille de France, nombre de ces 4x4 sont pourvus d'un coupe-fil à l'avant destiné à sectionner les câbles tendus par les Allemands en travers des chemins avant qu'ils ne décapitent leurs occupants.

modèle en tôle emboutie introduit par Ford. L'élément mécanique principal, qui permet à la Willys de se démarquer, est le moteur *Willys Go-Devil Type 441* (puis 442 à partir de 1945). Ce quatre cylindres à refroidissement liquide de 2 199 cm³ développe 60 chevaux et offre un rapport puissance/poids de presque 17 cv/t. Le revers de la médaille est une consommation importante avoisinant les 12 à 15 litres d'essence aux 100 km en conditions normales. La bonne taille de son réservoir (57 litres) et la possibilité d'emporter des jerricans de 20 litres compensent ce souci et autorisent une autonomie de presque 400 kilomètres sur route. La boîte de vitesses Warner T-84J, à trois vitesses avant (avec la deuxième et la troisième synchrones) et une marche arrière, est associée à un doubleur de gamme. La suspension à ressorts à lames semi-elliptiques est couplée avec des absorbeurs de chocs hydrauliques fixés verticalement sur chacune des roues. Des freins hydrauliques Bendix sont intégrés à toutes les roues, équipées de pneumatiques 600x16 *Non Directional Mud and Snow* (NDMS). Ces divers éléments offrent des performances plus qu'honorables, avec une vitesse de pointe de 105 km/h, un bon comportement en tout-terrain, la possibilité de grimper des pentes à 60° et la capacité de transporter 364 kg ou de remorquer 455 kg (donc suffisant pour le canon antichar de 37 mm M3).





▲ Une fois les pneumatiques ôtés, cette Jeep a été transformée en véhicule de reconnaissance légère ferroviaire. Preuve s'il en était besoin de l'incroyable polyvalence du 4x4 américain.

▼ Normandie, secteur de Saint Sever, 4 août 1944. Cette Jeep a été littéralement coupée en deux par un obus d'artillerie. Afin de mieux protéger les occupants, des $\frac{1}{4}$ ton trucks 4x4 blindées verront le jour, mais la surcharge mettra à mal le châssis.

► La Jeep est distribuée à la majorité des troupes alliées. Ici, le véhicule sert d'ambulance de fortune à l'Armée canadienne déployée en Normandie durant l'été 1944.

Une capote escamotable en toile imperméable (avec une petite vitre à l'arrière) compense l'absence de toit et protège l'équipage des intempéries (mais pas du froid). Lorsque les conditions la rendent inutile, elle est rangée sous le siège passager.

ACCESSOIRES

De nombreux accessoires permettent à l'équipage de faire face aux divers aléas de la route et du champ de bataille. Filet de camouflage, roue de secours (souvent à l'arrière), manomètre, pompe de gonflage, pistolet à graisse, hachette, pelle, boîte à outils, câble de remorquage, extincteur, trousse de soins et, évidemment, l'indispensable jerrican sont les éléments le plus fréquemment embarqués à bord d'une Jeep. Elle peut également être dotée d'accessoires optionnels, tels que la remorque $\frac{1}{4}$ ton, spécifiquement conçue pour la Jeep, produite principalement par Bantam, ou le kit de franchissement amphibie lui permettant de s'extraire d'un *Landing Craft Mechanized* (LCM) en eau peu profonde (1,20 mètre au maximum) sans noyer le moteur. À l'usage des différents échelons de commandement, des radios sont montées sur les Jeep destinées à assurer les communications. Les photographies et le cinéma ont également mis en lumière des équipements de transport de civières, souvent fixés sur le capot moteur (mais aussi à l'arrière), ou le coupe-câble monté verticalement sur la calandre afin de rompre les fils de fer fréquemment posés par l'adversaire pour blesser les conducteurs. Le nombre d'accessoires et de modifications est considérable et est souvent le fait des soldats eux-mêmes.

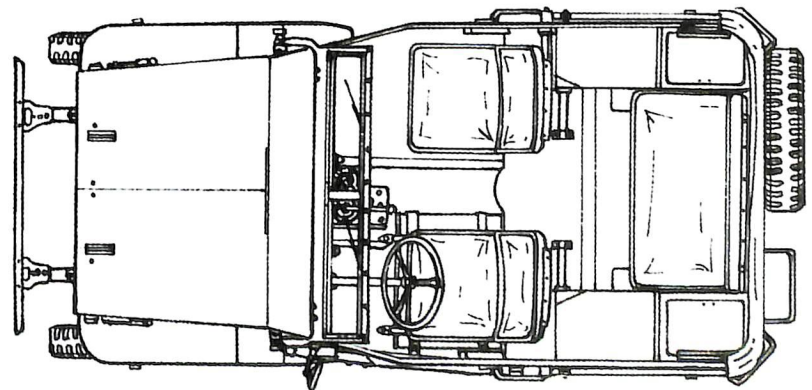
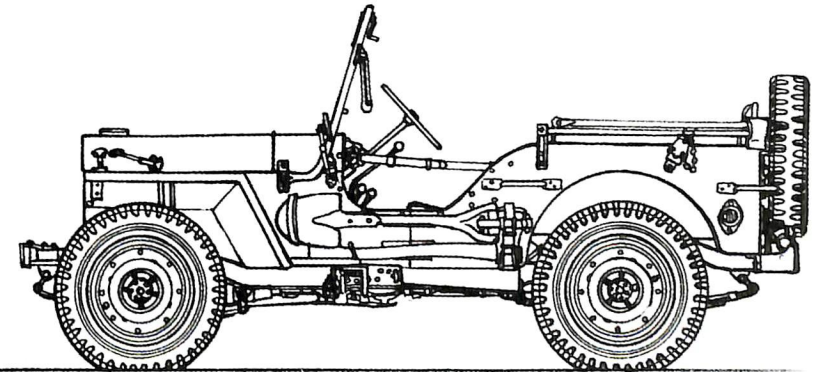
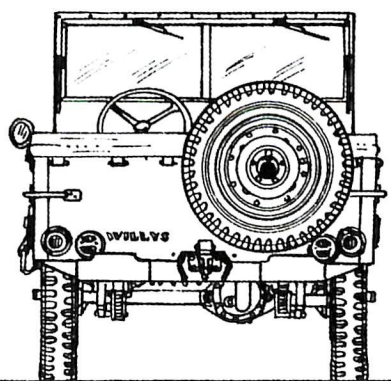
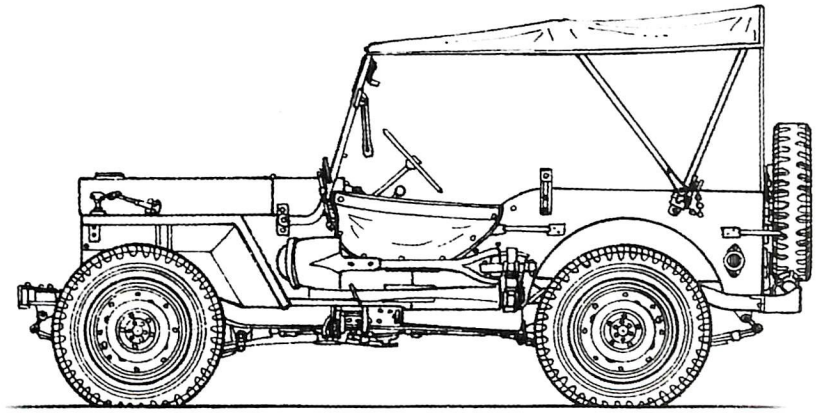
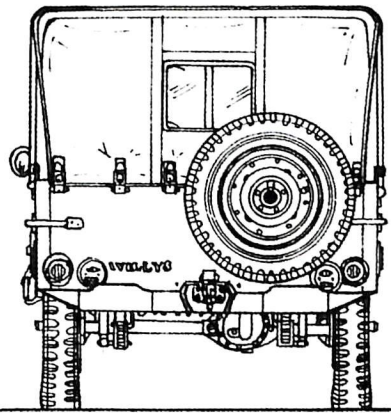
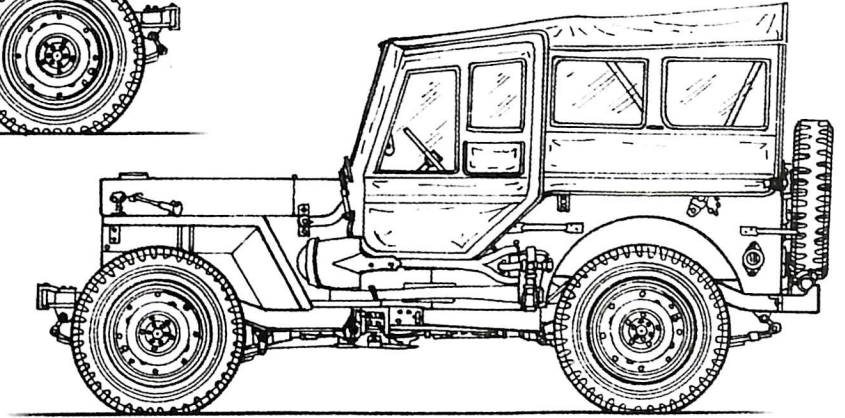
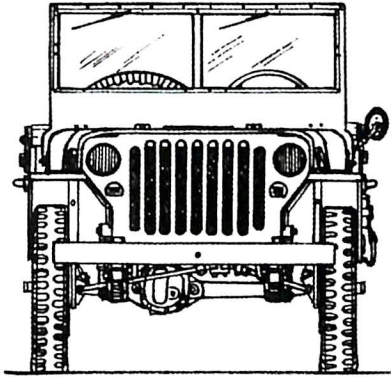
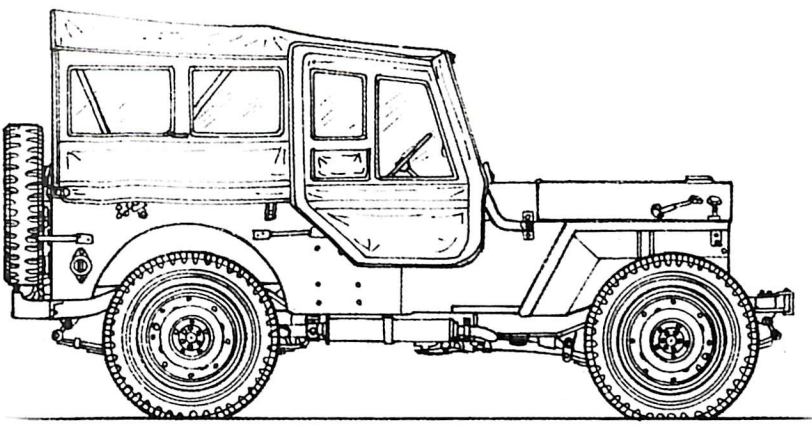


LA JEEP EN GUERRE

Les documents officiels de l'époque décrivent la $\frac{1}{4}$ ton truck 4x4 comme un véhicule léger de transport de personnels ou de matériels spécialement adapté aux missions de reconnaissance ou de commandement. Il est précisé que la Jeep peut également tracter un canon antichar de 37 mm, mais, au final, aucun document n'a jamais réellement décrit la multitude de tâches, parfois inattendues, pour laquelle elle a été utilisée (comme lire une carte sur son capot ou réchauffer une boîte de conserve sur son moteur). Véritable mule et « couteau suisse » des armées alliées, elle contribue grandement à leur victoire. Présente dans de nombreux pays, elle transporte la plupart des grandes personnalités de l'époque, de Churchill à de Gaulle en passant bien évidemment par les grands chefs militaires anglo-saxons [4].



1940
1945



[4] La Jeep personnelle du général Patton était par exemple équipée d'un siège en cuir rouge et de deux klaxons en cuivre sur le capot permettant d'annoncer sa présence.

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2012

1/35^e

1/4 TON TRUCK 4x4 JEEP



Elle fait son entrée en guerre en juillet 1941 au sein de l'Armée britannique, dans les sables du désert libyen. À partir de cet instant, la Jeep est de toutes les batailles, en Europe comme dans le Pacifique, jusqu'à la fin du second conflit mondial. L'US Army prévoyait initialement d'en déployer 36 par régiment d'infanterie, et finalement, en 1944, ce nombre a été porté à 149. Chaque *Infantry Division* disposait ainsi de 612 *¼ ton trucks 4x4* et les *Armored Divisions* de 449 (*Table of Organization & Equipment* de 1943). Sa maintenance est codifiée en cinq échelons, allant d'un simple entretien régulier effectué par le conducteur pour le premier au démontage et remontage des engins détruits pour le dernier.

LA JEEP ET L'ADVERSAIRE

Ses qualités n'échappent pas au camp adverse, qui ne se prive pas de réutiliser les Jeep prises à l'ennemi [5]. L'Armée italienne offrait même jusqu'à 2 000 lires et une permission à tout soldat en capturant une intacte. La propagande allemande vante les mérites de sa « Jeep » (le *Kübelwagen*), supérieure, selon elle, à la production américaine. Dans les faits, la voiture de l'oncle Sam se révèle plus robuste et meilleure sur terrain meuble grâce à sa transmission intégrale, mais plus lourde et plus instable que sa cousine d'outre-Rhin. Conçue en un temps record, la Jeep n'en demeure pas moins un véhicule très réussi, dont la puissance et la robustesse lui permettent d'être rapidement apprécié par la troupe. Clé parmi d'autres de la victoire des Alliés, symbole sacralisé par le cinéma d'après-guerre, le mythe continue encore aujourd'hui à susciter les passions.

DÉFAUTS

Tous les mérites de la Jeep ne l'exemptent pas de quelques défauts. Les plus problématiques pour les soldats demeurent l'absence de protection contre le froid et les conditions climatiques difficiles (ce qui lui vaut le surnom de « chariot à pneumonie ») ainsi que l'inconfort notable,



▲ Les soldats ennemis, ici des Allemands, apprécient aussi fortement la Jeep pour ses qualités et n'hésitent pas à réutiliser les véhicules de prise. Il est également vrai que l'industrie germanique peine à fournir une quantité suffisante de *Kübelwagen* pour équiper la totalité de la *Wehrmacht*. ECPA-D



¼ TON TRUCK 4x4 JEEP

Véhicule utilitaire léger

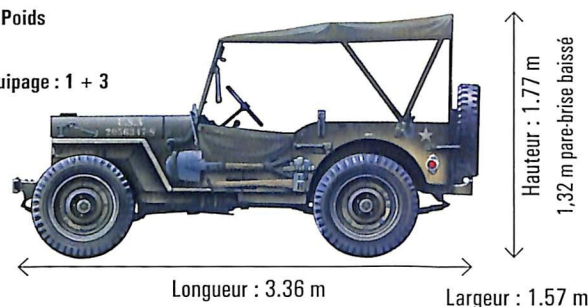
Constructeurs	Willys-Overland (MB) Ford (GPW)
Production	639 245 exemplaires

MORPHOLOGIE

1,11^t Poids



Équipage : 1 + 3

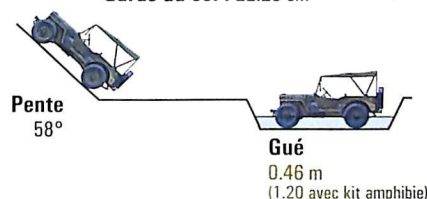


MOTORISATION & MOBILITÉ

Moteur	Willys Go-Devil type 441
Nombre de cylindres	4
Puissance	60 cv à 3 820 tr/min
Cylindrée	2 199 cm ³
Contenance des réservoirs	57 l



Garde au sol : 22.23 cm



ARMEMENT

1 mitrailleuse M2HB de 12,7 mm,
1 mitrailleuse M1919A4 de 7,62 mm

Approvisionnement n.c.

en particulier pour les passagers. Sa facilité de conduite ne doit pas masquer sa dangerosité concernant sa tenue de route, notamment à grande vitesse. Les accidents n'étaient pas rares, et ce travers était encore accentué dans les virages abordés trop promptement du fait de son centre gravité très haut placé et de ses pneumatiques, typés tout-terrain, à faible adhérence.

CONCLUSION

Le mot de la fin revient au journaliste américain Ernie Pyle, qui évoque la Jeep en ces termes : « *Je ne pense pas que nous aurions pu continuer la guerre sans la Jeep... Elle fait tout, elle va partout, elle est fidèle comme un chien, solide comme une mule et agile comme une chèvre.* » ■

[5] L'US Army édicta même des instructions pour détruire les Jeep abandonnées aux mains de l'ennemi.

BIBLIOGRAPHIE

- Bertin (F.), *Les véhicules alliés de la libération*, Éditions Ouest-France, 2004
- Ware (P.), *Military jeep. Enthusiast's Manual*, Haynes, 2010
- Zaloga (S.J.), *Jeeps 1941-45*, Osprey New Vanguard 117, 2005
- Zaloga (S.J.), *The US Army jeep at war*, Concord, 2009



1940
1945

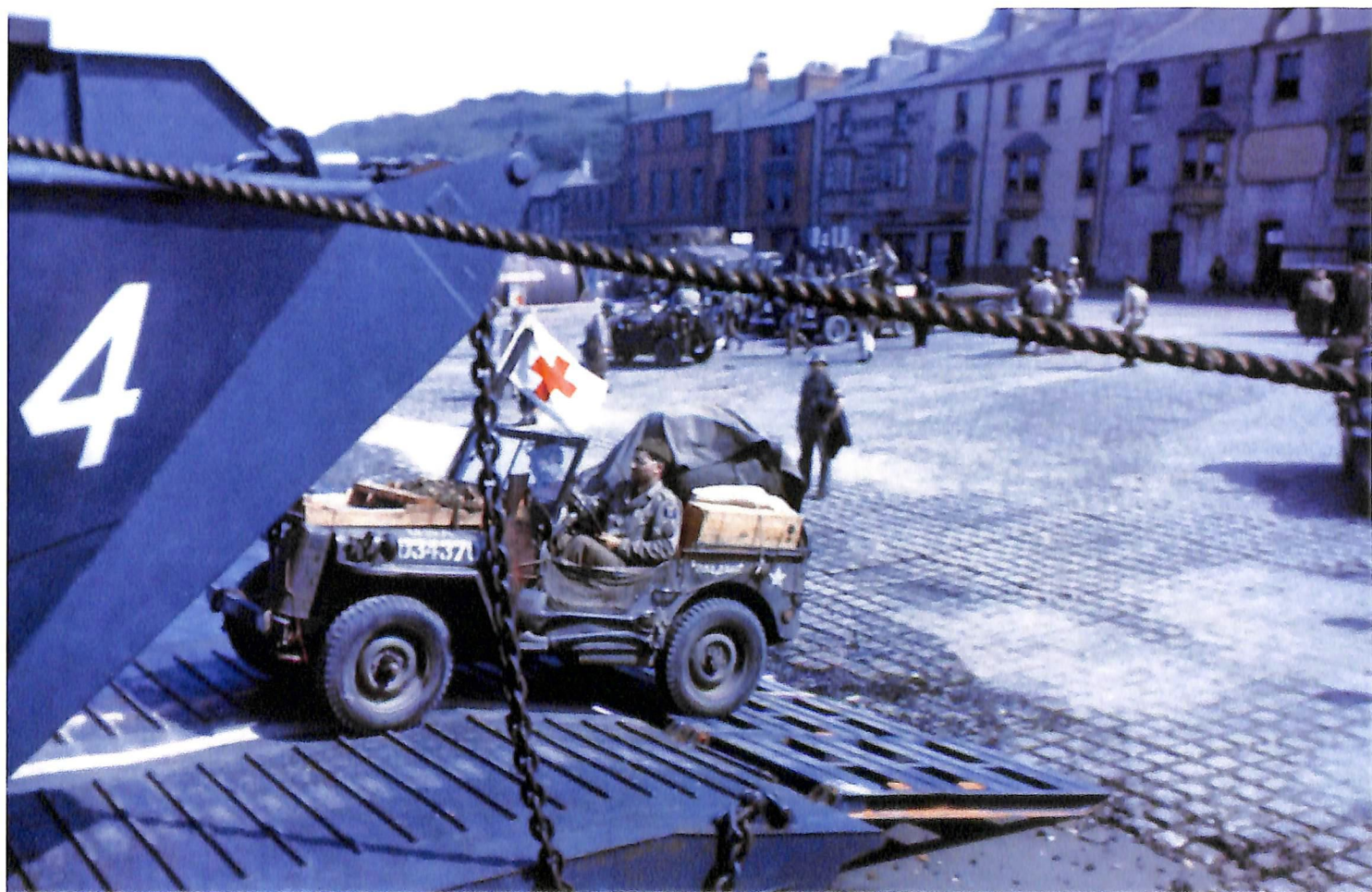


LES LIVRÉES DE LA WILLYS

Les Jeep de l'*US Army* sont recouvertes de peinture vert olive mat (*US federal standard 595*), alors que celles de la *Navy* sont le plus souvent grises. De leur côté, les Britanniques les enduisent d'une nuance de brun foncé. Les numéros d'immatriculation sont peints sur les côtés du capot. Les marquages d'unité sont généralement figurés sur les pare-chocs avant et arrière.



▲ et ▼ Si les véhicules de servitude n'ont pas l'aura des chars de combat, il n'en demeure pas moins vrai qu'ils sont aussi indispensables au fonctionnement d'une armée que les engins dotés de chenilles. Utilisées dans des missions de reconnaissance, de liaison, de transport... les Jeep remplissent une multitude de tâches subalternes, permettant aux unités blindées d'opérer efficacement.





QUELQUES EXEMPLES DE VARIANTES

Les qualités intrinsèques de la plate-forme de la Jeep permettent aux ingénieurs et aux soldats alliés de la modifier pour des besoins très spécifiques. Les Jeep SAS sont sans nul doute les exemples les plus célèbres, mais d'autres engins, parfois surprenants, ne dépassèrent pas le stade de la planche à dessin ou l'exemplaire unique.

FORD GPA

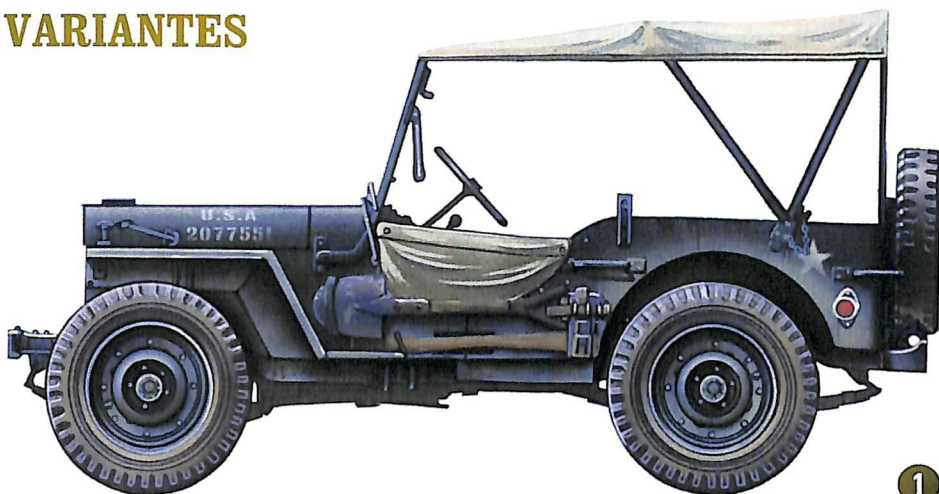
En 1941, le *Motor Transport Board* réclame le développement d'une version amphibie de la Jeep. Son design est confié à Sparkman & Stephens, déjà responsable du dessin du GMC DUKW, en collaboration avec Marmon-Herrington. Un appel d'offres est finalement lancé, et Ford remporte le contrat avec son GPA (*GP-Amphibious*), rapidement surnommé *seep* (*sea-Jeep*). Produite à 12 778 exemplaires à partir de septembre 1942, elle pèse 500 kg de plus que sa sœur terrestre et peut se mouvoir à 8 km/h sur l'eau. Mal considérée dans l'*US Army*, elle est au contraire appréciée par les unités de reconnaissance de l'Armée rouge.

JEEP ARMÉES

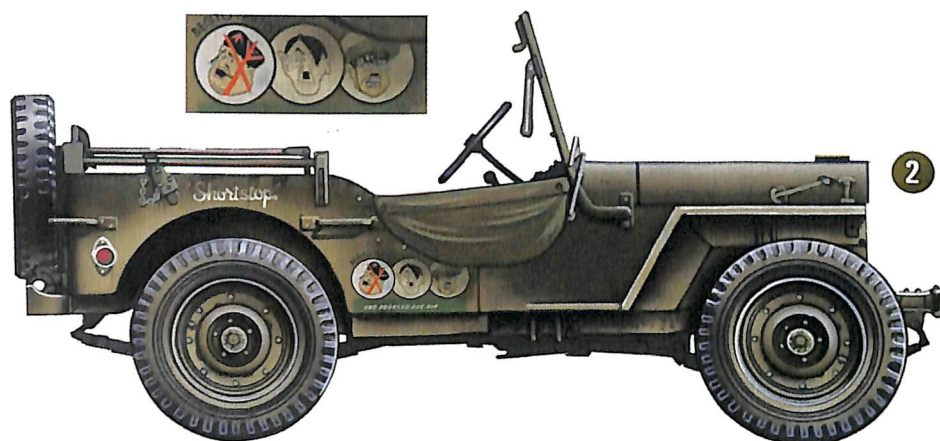
Les Jeep de production intègrent un renforcement d'une des traverses (juste derrière les sièges avant), de manière à accueillir un pied support type M31 pour mitrailleuse Browning M1919A4 cal. 30 ou M2HB cal. 50 (12,7 mm). À partir de 1943, un bras support pour la 7,62 mm peut être monté à l'avant droit du siège passager. La plus célèbre des Jeep armées est celle utilisée par les SAS en Égypte puis en Europe, avec son armement pléthorique incluant des Vickers K 7,7 mm, jumelées ou non, des Bren, des fusils antichars Boys ou même des mortiers légers. Le montage d'un canon de 37 mm est même testé pour apporter plus de mobilité aux unités de *Tank Destroyers*, mais, malgré plusieurs tentatives et configurations (dont le T2 37 mm GMC), aucun engin n'entre en production du fait de l'absence de protection des servants et du manque de puissance de l'arme. Vers la fin du conflit, les Américains déploient progressivement des canons sans recul M20 puis M40, dont certains sont montés sur des Jeep dans l'immédiat après-guerre. Plus anecdotique, un petit nombre de *¼ ton trucks 4x4* reçoivent des lanceurs de roquettes de 4,5-in M14 et leur utilisation est attestée par la 7th Army en Alsace.

« LES JEEP AÉRIENNES »

Le développement croissant de l'Arme parachutiste entraîne l'intégration de Jeep afin d'améliorer la mobilité des troupes une fois au sol. Une version *Airborne* voit donc le jour, avec divers aménagements (déplacement ou démontage d'éléments saillants) permettant de la transporter dans un planeur Waco ou Horsa. Des versions ultralégères sont aussi prévues, mais ne seront jamais



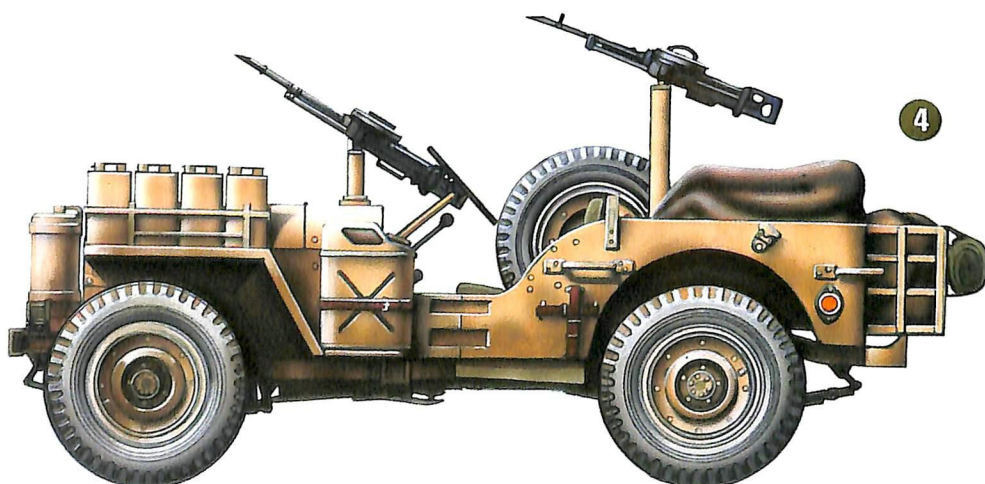
1



2



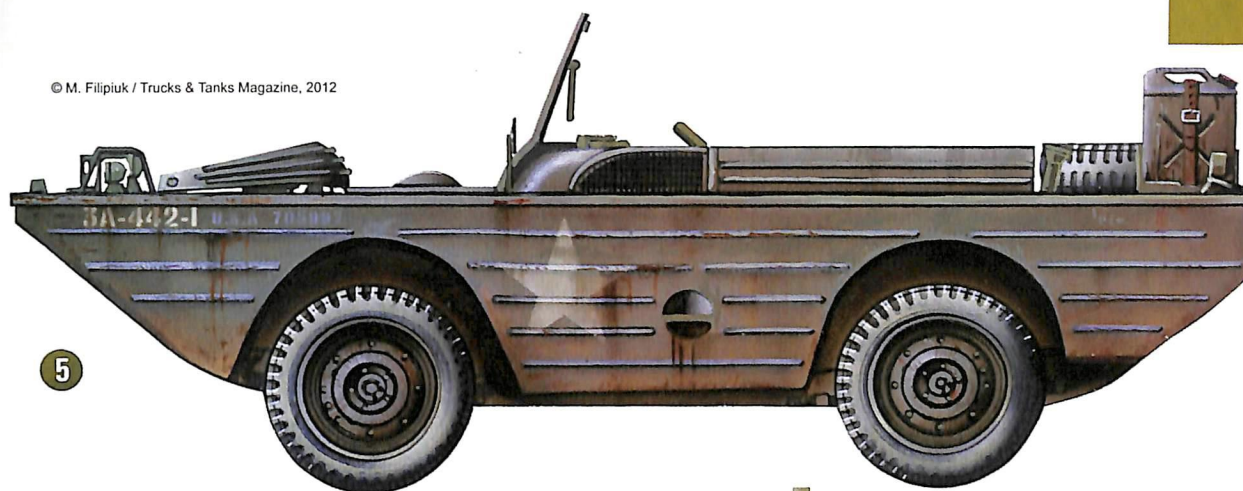
3



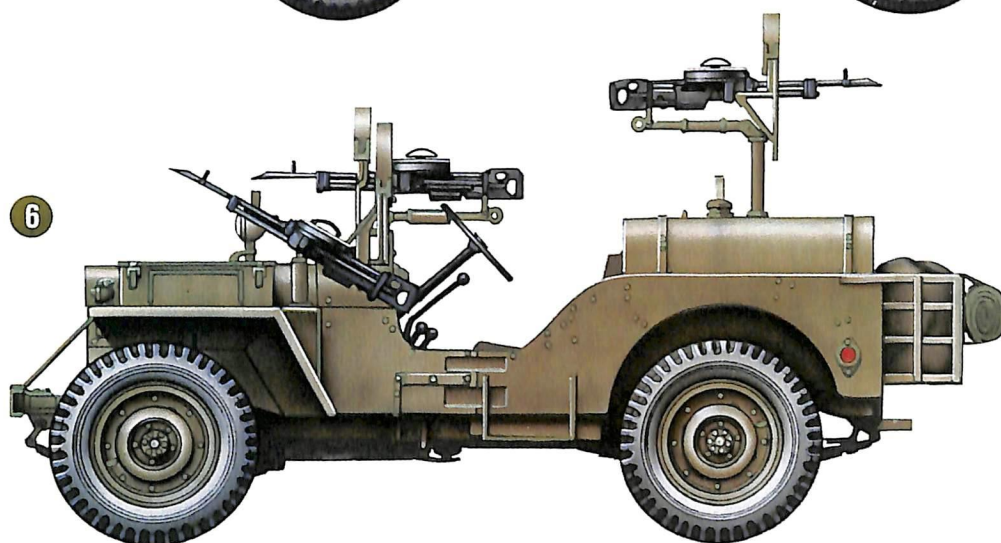
4

1940
1945

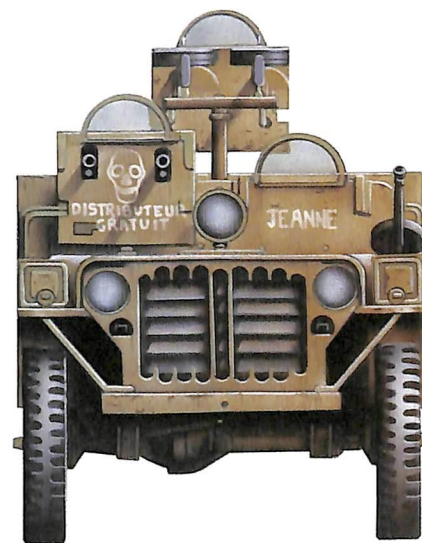
© M. Filipiuk / Trucks & Tanks Magazine, 2012



5



6



[6] Ce véhicule vit finalement le jour en 1951, sous le nom de M274 *Mechanical Mule*.

[7] De nombreuses unités appliquèrent d'elles-mêmes des plaques de blindage sur leurs Jeep pour en améliorer la protection.

[8] La peur du manque de métal pousse l'Armée américaine à tester d'autres matériaux, notamment le bois, mais le poids en hausse condamnera le projet.

produites durant le conflit [6]. Testée à partir de 1942, la Jeep volante Rotabuggy de l'ingénieur autrichien Hafner est un des moyens un moment envisagé pour apporter de la mobilité aux troupes aéroportées. La greffe d'une longue queue fuselée et d'un rotor à deux pales de 12,40 mètres sur le dessus donne au Rotabuggy des airs d'autogire. Tracté par un avion, il devait être libéré pour ensuite atterrir avec d'extrêmes précautions. Cet « OVNI » est finalement abandonné suite à l'apparition des grands planeurs d'assaut.

De nombreuses autres variantes voient le jour, mais, dans la plupart des cas, elles n'aboutissent pas à une mise en production. Des versions à six roues (Super Jeep ou MT-Tug), semi-chenillées, blindées (T24 et T25 *Scout car*) [7] et même en bois [8] sont ainsi testées. ■

1 ¼ ton truck 4x4 Jeep
324th Bombing Squadron, 91st Bomb Group
US 8th Air Force
Royaume-Uni, été 1943

2 ¼ ton truck 4x4 Jeep « Short stop » (courte étape)
Jeep personnelle du *Corporal* Paul Janesk
US Army
Sicile, 3 septembre 1943

Note : sur le flanc est peinte une caricature des principaux dirigeants de l'Axe (Mussolini, Hitler et Hiro-Hito).

3 ¼ ton truck 4x4 Jeep
US Army
Normandie, France, été 1944

Note : un coupe-câble est installé à l'avant.

4 ¼ ton truck 4x4 Jeep
Special Air Service français
Afrique du Nord, 1943

5 Ford GPA
442nd Regimental Combat Team
Secteur de Rome, Italie, été 1944

Note : cette unité a la particularité de compter des soldats de la NISEI, désignant les enfants nés sur le sol américain des premiers émigrants japonais.

6 ¼ ton truck 4x4 Jeep
5th Special Air Service belge
Opération « Regent »
Ardennes, décembre 1944



◀ Pays-Bas, avril 1945. Des soldats du *Special Air Service* posent au milieu de la population hollandaise. Le véhicule est doté du blindage réglementaire avec deux mitrailleuses Lewis jumelées de 7,7 mm. Une vitre blindée en forme de demi-lune protège le tireur. Musée de la résistance bretonne, Saint-Marcel

BAICRI

▼ Impressionnant cliché d'un T-34/85 pris par un photographe soviétique depuis un poste de pilotage. Sans doute s'agit-il d'une vue posée, car la trappe de la coupole du commandant est ouverte ; or, les chefs de char russes avaient tendance, au combat, à la refermer. Quoi qu'il en soit, l'engin est prêt, avec ses réservoirs auxiliaires pleins et un tronc d'arbre destiné à faciliter le passage sur terrain meuble.

BAGRATION

L'ARMÉE ROUGE REPREND LA MAIN

Par Laurent Tirone

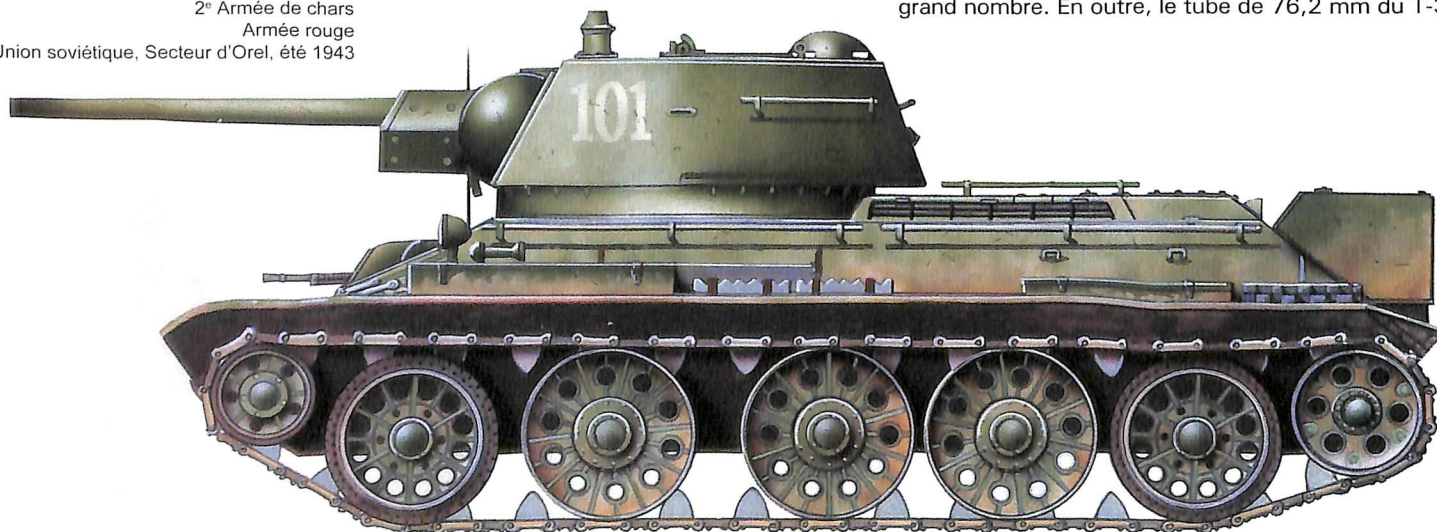
Sauf mention contraire, toutes photos Archives Caractère



▲ Bien qu'il demeure une machine de combat toujours imposante, le Tiger I a perdu de sa « superbe » lors de l'opération « Bagration ». Il est vrai que son blindage est vulnérable au canon de 85 mm du T-34/85, et cette première version du fauve est globalement inférieure aux derniers-nés des chars lourds soviétiques, le JS-2, dont le tube de 122 mm perce sans difficulté sa plaque frontale. Les équipages compensent toutefois par une meilleure maîtrise des tactiques de combat et une expérience conséquente.

ECPA-D

T-34/76 modèle 1943
2^e Armée de chars
Armée rouge
Union soviétique, Secteur d'Orel, été 1943



1943, L'ANNÉE DES FAUVES

Russie, juillet 1943, l'Armée rouge met en échec la *Wehrmacht* lors de l'opération « Zitadelle », visant à réduire le saillant situé dans le secteur de Kursk. S'il est indéniable que pour les Soviétiques cette bataille représente une victoire stratégique, il s'agit aussi d'une fin de règne pour leurs engins blindés. Les chiffres parlent d'ailleurs d'eux-mêmes, avec 1 614 engins perdus contre 270 côté allemand. La nouvelle génération de chars germaniques qui vient de voir le jour est en effet redoutable d'efficacité. Certes, la majorité des pertes infligées aux corps mécanisés russes l'ont été par des *Panzer III* et *IV*, considérablement modernisés par le montage d'un canon long de 5cm ou de 7,5cm, mais les nouvelles machines ont fait forte impression sur les tankistes adverses, dont le matériel a bien du mal à rivaliser. Ainsi, le char lourd KV-1S (*Skorostniy* pour rapide) vit ses derniers engagements. Définitivement dépassé par le Tiger, il ne peut plus espérer imposer sa loi comme lors de l'opération « Barbarossa », en dépit d'un allègement destiné à lui donner une mobilité acceptable. Si le KV-1S affiche de meilleures performances que celles du modèle de base, le résultat n'est pas à la hauteur des espérances. L'apparition du Panther représente le coup de grâce pour le KV-1. Même si son blindage fait encore bonne figure face au 7,5cm de 70 calibres, le pointeur allemand peut toucher sa cible à des distances supérieures à 2 000 mètres, sans que son homologue ne puisse envisager un seul instant riposter. Aussi peu mobile qu'un Tiger, sous-armé, le blindé soviétique endosse tout juste le rôle de char d'accompagnement pour l'infanterie, mission dans laquelle sa vitesse et son armement ne constituent plus de véritables handicaps. La greffe du canon de 85 mm retardera son inéductable déclin, mais il est plus que temps de lui trouver un successeur.

UN T-34/76 EN FIN DE VIE

Peu ou prou, le T-34 est dans le même cas de figure. À longue distance, son blindage est percé par les pièces de 8,8cm du Tiger, de 7,5cm du Panther et, dans une moindre mesure, de 7,5cm *lang* du *Panzer IV*. Si le lourd allemand reste rare sur les champs de bataille – heureusement pour les Soviétiques, car le ratio à Kursk s'établit à 1 Tiger perdu pour 36 chars soviétiques détruits –, le *Panzer V* est, par contre, amené à remplacer le *Panzer IV* et donc à être présent en plus grand nombre. En outre, le tube de 76,2 mm du T-34



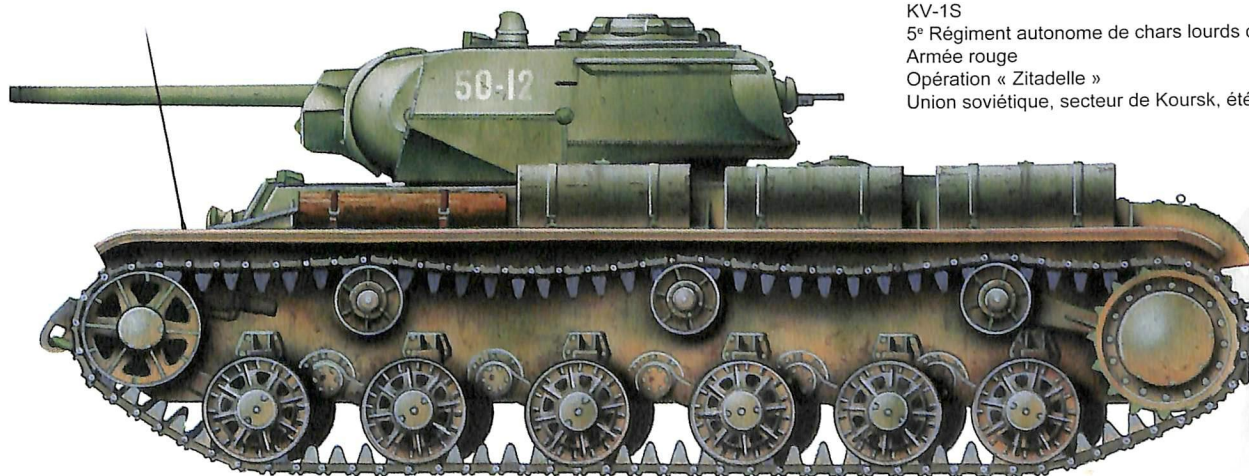
n'affiche pas une balistique suffisante pour venir à bout du blindage des deux machines allemandes. Encore largement produit par les arsenaux du III. Reich, le *Panzer IV* demeure un adversaire à sa portée. Pour autant, la réciproque est aussi vraie ! En 1943, les tares intrinsèques du T-34/76 sont devenues trop importantes pour être compensées par ses qualités. Le char moyen soviétique conserve son excellente mobilité, un efficace blindage profilé et un canon de 76,2 mm encore performant face aux *Panzer* de première génération. Mais, en juillet 1943, ses points faibles ne sont plus occultés par les limitations techniques des chars allemands qui ont su, eux, évoluer : les angles morts du T-34 sont si nombreux que l'équipage de quatre hommes peine à identifier les menaces, la tourelle ne compte toujours que deux places et le chef de char est débordé par la multitude de tâches et n'a pas la possibilité de gérer le déroulement d'un accrochage. Des handicaps insurmontables au moment d'affronter, en rase campagne, les Tiger et les Panther. Même le *Panzer IV* parvient à tirer son épingle du jeu grâce à son canon de 7,5cm et son équipage de cinq hommes, dont trois en tourelle. Pour enfoncer le clou, les radios brillent toujours par leur absence, réduisant d'autant la coordination des attaques et le repérage des cibles et autres dangers. L'arrivée du *Panzerjäger Tiger (P)*, aussi désigné Ferdinand, met également en difficulté les tankistes

▲ *Panzer V Ausf. G* de début de production. Si le Panther s'avère globalement plus performant que le T-34/85, ce dernier a bien resserré l'écart technique. De toute façon, lors de l'opération « Bagration », la stratégie soviétique sur l'ensemble du front, couplée à une supériorité quantitative absolue, balaie toutes les qualités du char moyen allemand, qui ne peut à lui seul renverser la situation.

russe. Protégé par une casemate épaisse de 200 mm en frontal, il peut engager sans difficulté des objectifs situés à plus de 2 000 mètres grâce à son 8,8cm long de 71 calibres. Bien que les 90 exemplaires assemblés ne modifient pas vraiment la donne, le traumatisme est tel pour les Soviétiques que les chasseurs de chars lourds capturés sont étudiés sous toutes les « soudures » en vue de produire des blindés capables d'en venir à bout. Le meilleur entraînement des *Panzerschützen* et une chaîne de commandement à la hauteur finissent de consacrer la supériorité technologique germanique, qui perdurera jusqu'à la fin de l'année 1943.

BILAN DE LA BATAILLE DE KOURSK

Dès l'opération « Zitadelle », la *Wehrmacht* prend l'ascendant sur les deux « stars » soviétiques. Les chars allemands tirent plus loin et plus précisément. La présence de *Samakhodnaya Artileriskaya Ustanovoka*, comme les SU-76, SU-122 ou SU-152, ne change rien au rapport de force technologique. La *Panzerwaffe* vient de remporter une manche dans la course à l'armement qui oppose les deux pays. Pour l'Armée rouge, il est plus que temps de préparer la riposte.



KV-1S
5^e Régiment autonome de chars lourds de la Garde
Armée rouge
Opération « Zitadelle »
Union soviétique, secteur de Kursk, été 1943

REMISE À NIVEAU POUR LE T-34

Fin août 1943, la *Zavod 112* voit le commissaire à la production de chars V.A. Marlyshev et le commandant en chef des troupes mécanisées Ya.N. Fedorenko se réunir afin de faire le bilan de la bataille de Koursk. Le constat est sans appel : si la victoire est là, elle a été obtenue au prix de trop lourdes pertes. Le différentiel d'allonge entre les canons des *Panzer* et des T-34/76 (près d'un kilomètre) empêche effectivement ces derniers de combattre à armes égales. Il est évident que les solutions trouvées en catastrophe au début de l'année 1943, suite à l'apparition du *Panzer V Ausf. E Tiger* dans le secteur de Leningrad, ne répondent pas à la menace. Le SU-152 a beau être équipé d'une pièce de 152 mm susceptible de détruire tous les chars allemands, encore faut-il les toucher ! Un véritable exploit compte tenu de la médiocre précision de l'obusier lourd, bien incapable d'atteindre sa cible au-delà de 800 mètres. En sus, la faible cadence de tir, qui ne dépasse pas les deux coups par minute, et la trajectoire courbe de ses projectiles explosifs de 43,6 kg n'en font pas un bon chasseur de chars. La greffe d'un canon de 85 mm est plus prometteuse. Il est vrai que le projectile BR-365K (vitesse initiale 800 m/s) du 85 mm D-5S modèle 1939, armant le SU-85, perce 108 mm d'acier à 1 000 mètres sous un angle de 30°. En cas de duel frontal, un Tiger est vulnérable et le Panther est mis en danger. Pour autant, si l'augmentation de la puissance de feu est conséquente, le SU-85 demeure un automoteur dépourvu de casemate, donc peu mobile, et surtout la protection ne dépasse pas les 45 mm d'épaisseur, sauf sur le mantelet qui atteint les 75 mm. Son inclinaison, destinée à favoriser le ricochet des projectiles, pallie quelque peu cette faiblesse, mais face aux 8,8cm et 7,5cm allemands, cette cuirasse demeure insuffisante. Marlyshev et Fedorenko décident alors d'augmenter les performances balistiques du T-34/76. Dans un premier temps, le 85 mm D-5T est installé dans une tourelle biplace, donnant naissance au T-34/85 modèle 1943. Néanmoins cette version est bien loin de satisfaire les équipages, étant donné que le chef de char fait toujours office de canonnière. Sur le terrain, les *Panzerschützen* conservent donc leur supériorité tactique puisqu'ils peuvent juger plus rapidement de l'évolution des combats. Ce problème est finalement résolu avec l'adoption du 85 mm ZiS-S-53.

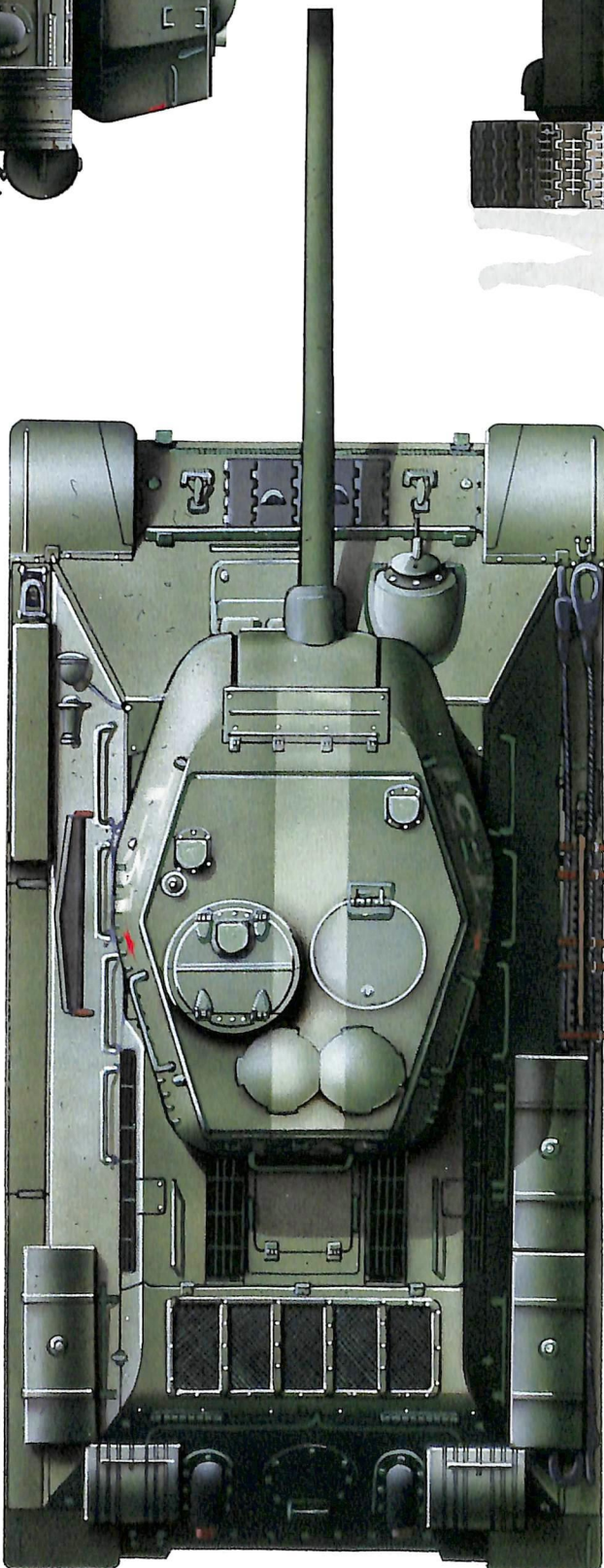
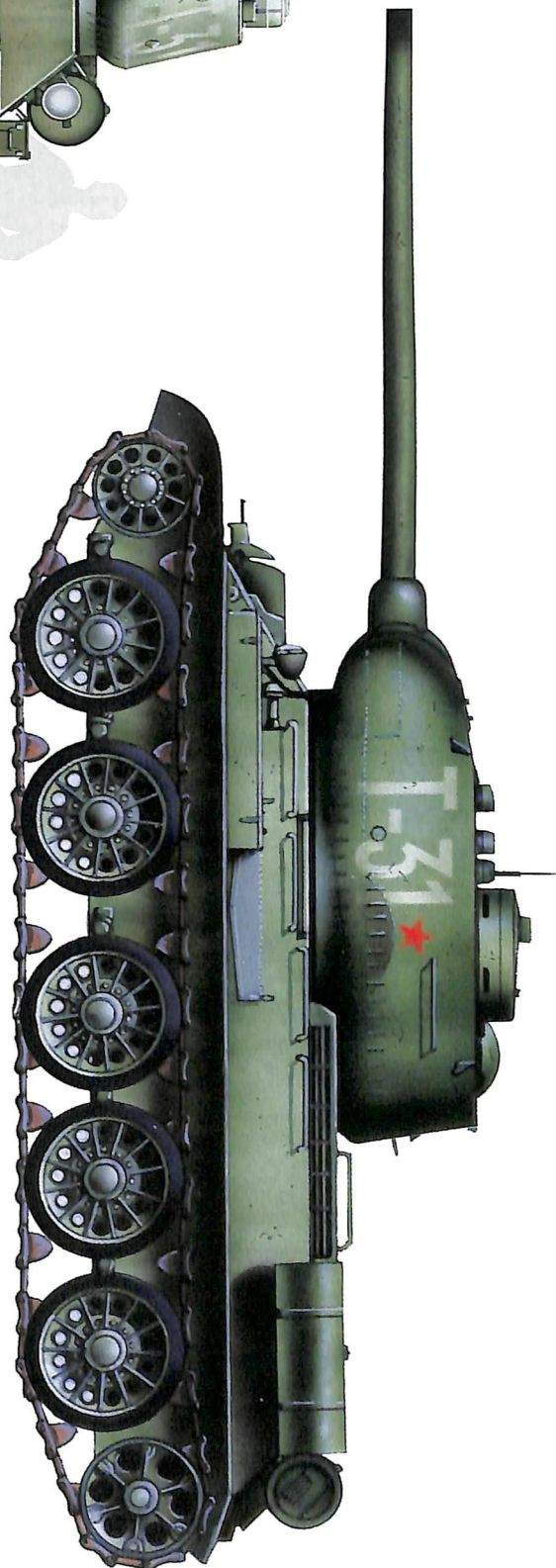
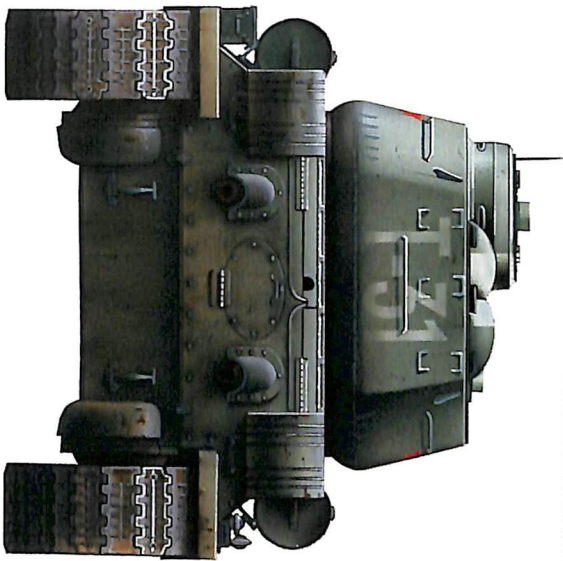
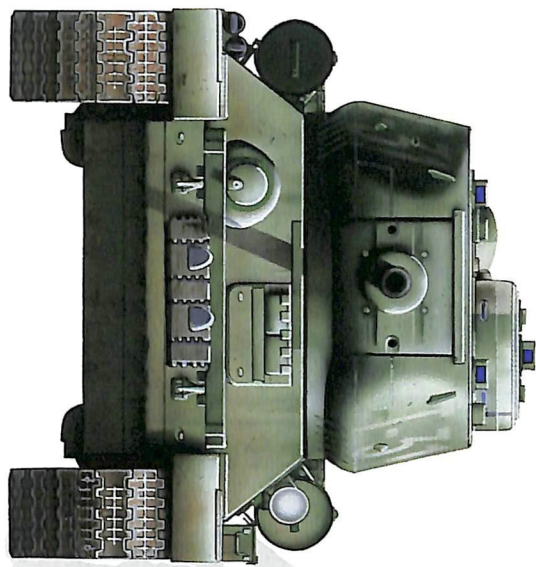
UN AS SOVIÉTIQUE SUR T-34/85

L'opération « Bagration » donne l'occasion à des tankistes russes de se distinguer au combat, à l'image de Sorokin G. A., chef de char sur un T-34/85. Appartenant au 3^e corps de chars de la Garde, l'homme revendique la destruction de cinq *Panzer* et surtout la mise à mort de dix *Sd.Kfz. 251* dans la seule journée du 3 août 1944 !

Plus léger, d'un entretien aisé, mais aussi plus performant, ce canon est monté dans une tourelle de plus grand diamètre. Appelée « Sormovo », elle se distingue par un masque de canon redessiné et, surtout, par la présence d'un chargeur. Son apparition soulage le chef de char, qui peut maintenant se concentrer pleinement sur sa tâche initiale. Bien que ce 85 mm soit toujours en retrait par rapport au 7,5cm long du *Panzer V*, la différence n'est plus aussi importante qu'avant. En outre, durant l'été 1944, les tankistes russes vont pouvoir disposer d'un obus plus adapté : le BR-365 P. Cette munition sous-calibrée à haute vitesse initiale (899 m/s) est ainsi capable de perforer 140 mm de blindage à 500 mètres, largement de quoi détruire un Panther de face. Lors de l'opération « Bagration », les Allemands perdent une grande partie de ce qui faisait leur force en 1943 : le blindage des engins germaniques n'est désormais plus « impénétrable ». Enfin, le T-34/85 conserve la majorité de ses aptitudes dynamiques, comme sa vitesse (55 km/h sur route), son autonomie (350 km sur route) et ses bonnes dispositions en tout-terrain. Avec le T-34/85 modèle 1944, l'Armée rouge possède une machine capable de tenir la dragée haute, techniquement parlant, aux meilleures productions allemandes alignées lors de l'opération « Bagration ». Par ailleurs, le char moyen soviétique est capable d'exploiter la moindre percée dans le front défensif ennemi. Ce qui rejoint les plans de la *Stavka* qui misent avant tout sur une rapidité d'exécution des offensives prévues en Biélorussie face à l'*Heeresgruppe Mitte* (groupe d'armées du centre). Si le T-34/85 répond « parfaitement » aux besoins de Moscou, il demeure encore un peu « léger » pour affronter les Tiger et les défenses statiques allemandes. La mise au point d'un char plus puissant et mieux protégé s'impose.

▼ Le T-34/85 conserve les qualités de rusticité qui ont fait la réputation du modèle équipé du canon de 76 mm. Du fait de la surcharge induite par la grosse tourelle et la pièce de 85 mm, cette version est un peu moins homogène, toutefois le gain en protection et en puissance de feu compense la légère perte de mobilité.





T-34/85
164^e Brigade de chars
16^e Corps de chars, Armée rouge
Opération « Bagration »
Union soviétique, été 1944

UN SUCCESSEUR AU KV

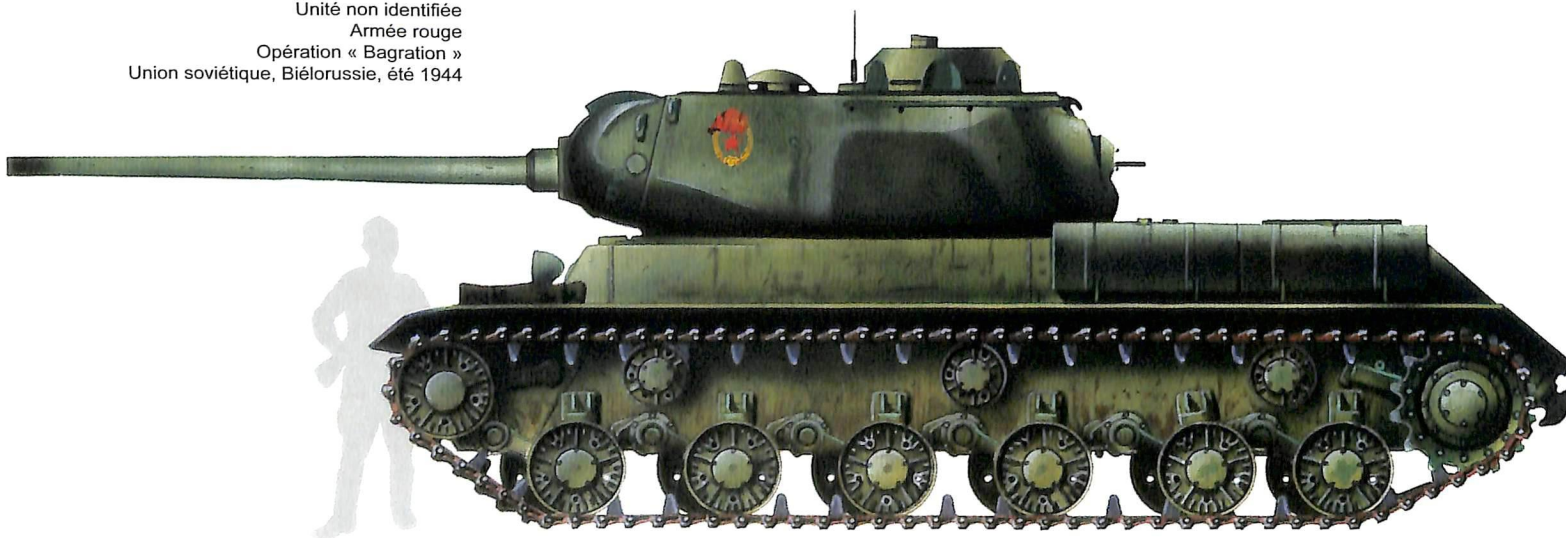
Dépassé par l'apparition du Tiger en 1942, le KV-1S ne répond plus aux exigences du champ de bataille, et hormis un blindage plus épais, il n'apporte pas grand-chose de plus que le T-34/76, autrement plus mobile. Les Soviétiques tentent donc de le remettre à niveau en greffant un tube de 85 mm modèle D-5T dans une tourelle triplace. Si l'Armée rouge dispose enfin d'un chenillé lourd à tourelle « correctement » armé, son allonge demeure toujours inférieure à celle du 8,8cm KwK. 36 L/56. Le KV-85 ne représente donc qu'une solution intérimaire dans l'attente de matériels plus modernes. D'ailleurs, sa fabrication se limitera à seulement 130 exemplaires, rendus définitivement obsolètes début 1944 avec la sortie du T-34/85, aussi bien équipé et évidemment plus agile. La solution à la problématique des fauves allemands arrive avec la mise au point d'un char de 46 tonnes : le JS-2. Si ses projectiles perforants de 122 mm n'affichent que des performances modestes, compte tenu du calibre, sa munition explosive fait en revanche merveille contre les fortifications. En outre, l'impact d'un tel obus peut mettre hors de combat un *Panzer*, la force cinétique compensant un pouvoir de perforation en retrait. Si le JS-2 demeure inférieur aux *Panzer* en termes de cadence de tir (1,5 à 2 coups par minute pour le 122 mm modèle D-25T à culasse semi-automatique), il répond, comme le T-34/85, aux besoins de l'Armée rouge en rétablissant quelque peu l'équilibre. En outre, sa cuirasse profilée en fait un adversaire difficile à mettre hors de combat. Le Kremlin tient donc là son char de percée, susceptible d'affronter le dispositif allemand. Désormais, les fauves du *III. Reich* ne font plus « peur ». La remise à niveau des blindés soviétiques ne s'arrête pas aux seuls chars, puisque les canons automoteurs font également l'objet d'une campagne de modernisation.

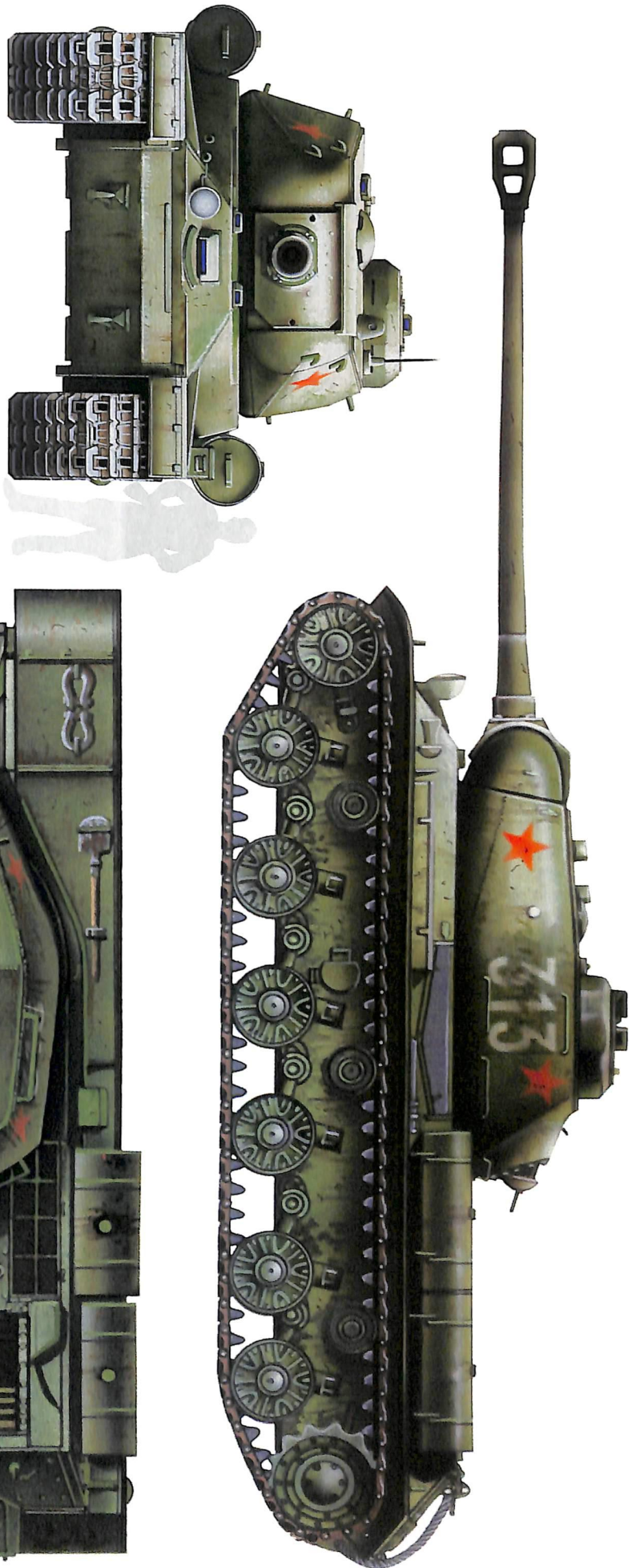


▲ Bien que pourvue d'un blindage profilé, la partie frontale du JS-2 n'est pas à l'abri des armes allemandes, mais leurs servants doivent viser les points faibles, comme avec le 8,8cm de 56 calibres tenu en échec par les 120 mm d'acier et qui ne parvient à ses fins que sur les zones épaisses de 90 mm à une distance de 450 mètres. Notez les étoiles peintes de part et d'autre du canon.

▲▲ Un JS-2 appuie de son canon de 122 mm l'assaut de fusilleurs soviétiques. En dépit d'une cadence de tir un peu faible, le char lourd soviétique est une machine polyvalente capable de prendre à partie les *Panzer* ou les points fortifiés adverses grâce à la puissance de ses obus.

JS-1
Unité non identifiée
Armée rouge
Opération « Bagration »
Union soviétique, Biélorussie, été 1944





IS-2 modèle 1944
3^e Compagnie
27^e Régiment autonome de chars lourds de la Garde
Armée rouge
Union soviétique, secteur Viborg, juin 1944

DES SU ENFIN À LA HAUTEUR

Les SU-76, SU-122 et autres SU-152 sont loin d'être des engins ratés, mais ils ne sont pas véritablement à la hauteur du défi représenté par les matériels germaniques. En revanche, ils sont d'excellents automoteurs d'appui d'infanterie. Une remise à niveau de la famille des *Samakhodnaya Artileriskaya Ustanovka* a déjà été effectuée, avec l'introduction, en septembre 1943, du SU-85. Toutefois, cela ne suffit pas. Un successeur au SU-152 est donc mis en chantier. Il est vrai que ce dernier connaît un franc succès, du moins dans son rôle de canon d'assaut. Reprenant le châssis du char lourd JS-2, cette nouvelle mouture conserve alors les principales caractéristiques de son prédécesseur, à savoir une casemate fermée abritant un obusier de forte puissance, mais le 152 mm ML 20S bénéficie de viseurs plus performants pour les tirs directs, avec une portée utile de 1 000 mètres. L'ISU-152 n'en devient toujours pas un chasseur de chars, puisque la trajectoire courbe de ses projectiles le rend relativement inefficace lors de tirs à longue distance sur des cibles mobiles. Par contre, il se montre redoutable pour les missions d'appui feu, avec un explosif de 44 kg portant à près de 9 kilomètres. En définitive, le rôle de chasseur de chars est dévolu à l'ISU-122 qui, courant 1944, reçoit un nouveau 122 mm modèle D-25S (ou D-25T) plus moderne, dont la munition est susceptible de perforer 160 mm d'acier à 1 000 mètres sous une incidence de 30°. Avec ces trois « nouveaux » engins, l'Armée rouge déploie des matériels polyvalents qui ont les moyens de détruire les *Panzer* tout en offrant, surtout pour les deux plus gros calibres, la possibilité de prendre à partie les défenses allemandes à coups de munitions brisantes. Là encore, les équipages russes doivent opérer avec des véhicules rustiques, dont l'ergonomie déplorable n'est pas le moindre des défauts, mais qui sont en adéquation avec les missions qui leur sont confiées.

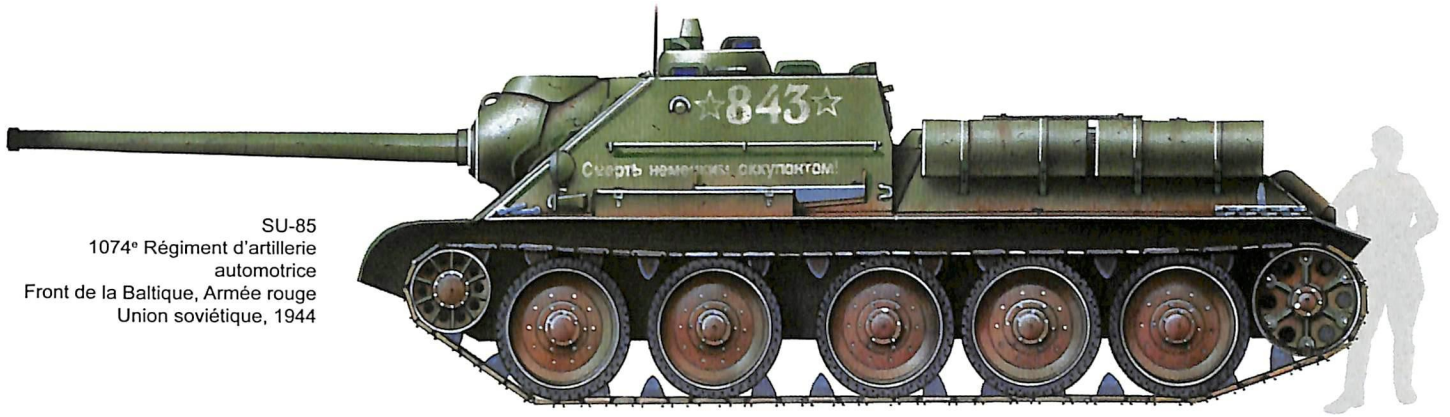


▲ et ▼ Des T-34/76 et des SU-85 traversent aisément une coupure humide. S'ils ne sont pas les blindés les plus efficaces de l'opération « Bagration », ils n'en demeurent pas moins des adversaires de taille pour une *Wehrmacht* sous-équipée. Ainsi, le char moyen est susceptible d'effectuer des percées en profondeur sur les arrières du front allemand, et le chasseur de chars est capable de mettre en échec les éventuelles contre-attaques.

BLINDÉS DE SECONDES LIGNES

Une fois le front percé, les unités blindées soviétiques ont pour mission de « foncer » afin de couvrir le plus de terrain possible, laissant derrière elles des mûles de résistance qui doivent être réduits dans un deuxième temps, sous peine de constituer une menace pour les lignes de ravitaillement. L'artillerie et les canons automoteurs sont évidemment largement mis à contribution, tout comme des machines peu employées par l'Armée rouge : les chars lance-flammes. L'opération « Bagration » voit donc des OT-34 et des KV-8S se déployer en seconde ligne contre des positions d'infanterie. Leurs jets enflammés vont se révéler redoutables pour réduire au silence bunkers et autres retranchements, face à des unités allemandes passablement laminées par de puissants barrages d'artillerie et les coups de boutoir des chars « classiques ».

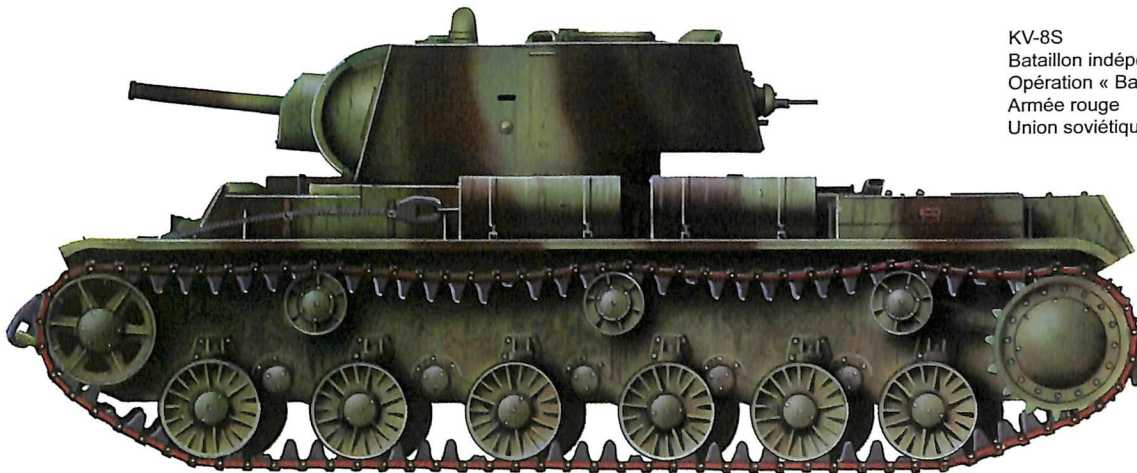




SU-85
1074^e Régiment d'artillerie
automotrice
Front de la Baltique, Armée rouge
Union soviétique, 1944



ISU-152
374^e Régiment d'artillerie
automotrice lourde de la Garde
4^e Armée de chars, Armée rouge
Union soviétique, secteur de Lvov,
juillet 1944



KV-8S
Bataillon indépendant « chimique » non identifié
Opération « Bagration »
Armée rouge
Union soviétique, été 1944



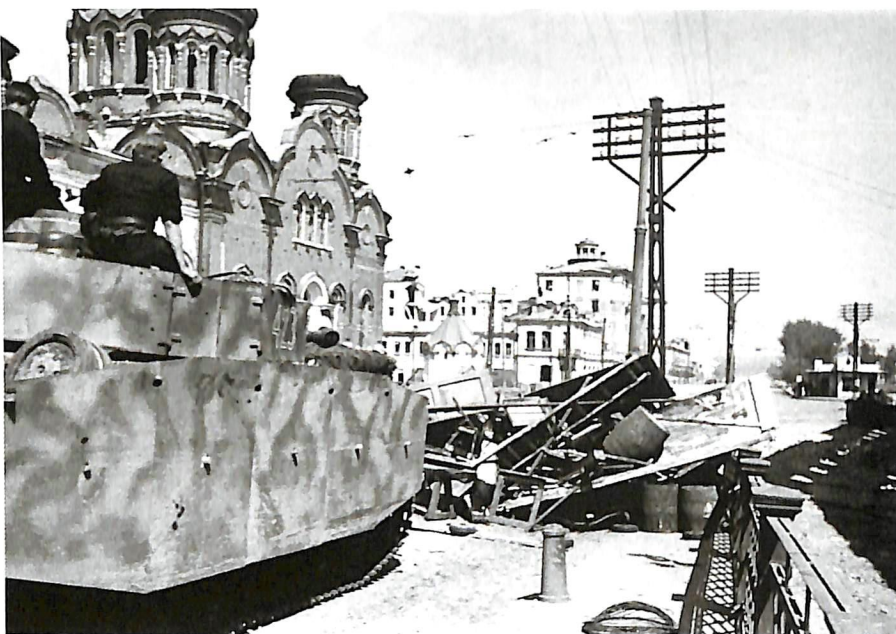
T-34/85 modèle 1944
Unité non identifiée
Union soviétique, 1944

Note : ce camouflage deux tons
est extrêmement rare sur les
T-34/85. La peinture couleur
marron-brun a été appliquée
sur la livrée verte originelle.

Pour remplir sa mission, le KV-8S embarque 600 litres de liquide inflammable et assure sa défense face aux blindés allemands grâce à un canon 45 mm, monté de manière coaxiale au projecteur lance-flammes placé en tourelle, alimenté par 114 projectiles. 60 tirs d'une durée d'une seconde sont également prêts à l'emploi. Dérivé du T-34/76 modèle 1943, l'OT-34 (*Ognemetniy Tank*) voit, quant à lui, la mitrailleuse de caisse remplacée par un lance-flammes. De ce fait, son canon F-34 de 76,2 mm lui permet de conserver une capacité antichar, bien que la taille des réservoirs de liquide inflammable (200 litres) impose une dotation en munitions réduite. L'effet démoralisateur de ces chars lance-flammes joue alors à plein, et rares sont les soldats qui continuent le combat face à ces machines infernales.

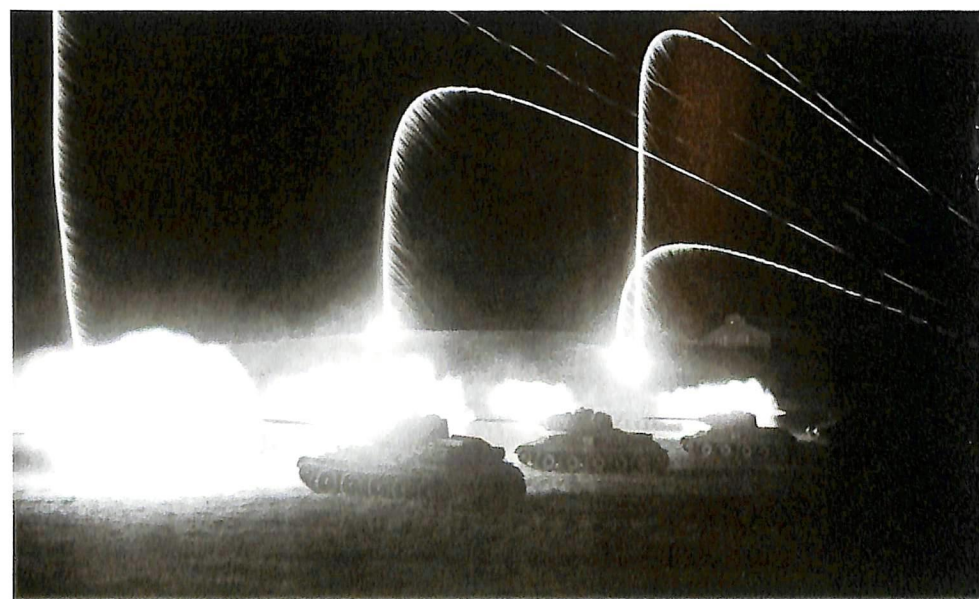
LES CHARS ALLEMANDS DANS LA TOURMENTE

Lors de l'opération « Bagration », l'Armée rouge dispose d'un arsenal homogène. Les qualités de ses matériels sont encore renforcées par une supériorité numérique, puisque l'ordre de bataille soviétique fait état, au 23 juin 1944, de 2 715 chars appuyés par 1 355 canons automoteurs. De son côté, l'*Heeresgruppe Mitte* n'aligne que 553 blindés, parmi lesquels 480 *StuGe*. Les Allemands peuvent également compter sur une centaine de *Panzerjäger*, dont quelques *8,8cm Pak 43/1 L/71 auf Fahrgestell Panzerkampfwagen III/IV (Sf.)* Hornisse. La faible proportion de chars par rapport à celle des automoteurs s'explique par la stratégie allemande qui prévoyait bien une offensive soviétique durant l'été 1944 mais contre l'*Heeresgruppe Nordukraine* (groupe d'armées Nord Ukraine). Le nombre de *Panzer* augmentera par la suite afin d'essayer d'endiguer la ruée soviétique en Biélorussie. Bien que les blindés germaniques soient parfois supérieurs, techniquement parlant, ils ne sont pas en mesure d'affronter ces engins bien plus nombreux, qui ont considérablement réduit le différentiel de performances. Clairement, la *Wehrmacht* n'avait pas les moyens de stopper les assauts russes, et Moscou inflige une sévère défaite à Berlin, qui voit, au terme de l'offensive, disparaître 17 divisions, tandis que 50 autres ne sont plus que l'ombre d'elles-mêmes. Si la stratégie russe est largement responsable de ce bilan, la part incombant aux nouveaux matériels n'est pas à négliger, car les ingénieurs ont su réagir de manière efficace pour contrer la nouvelle génération de véhicules allemands apparue en 1943. La *Panzerwaffe* a perdu sa « totale » suprématie technologique tout en affichant une cruelle infériorité numérique. Certes, les Allemands vont bientôt aligner le *Panzer VI Ausf. B* Tiger II, le *Jagdpanther* puis le *Jagdtiger* aux pièces performantes, cependant les Soviétiques ont retenu la leçon de 1942 et, eux aussi, cherchent à combattre avec un coup d'avance. Méthode qui donnera naissance au chasseur de chars SU-100 et au moderne tank lourd IS-3, tous deux armés d'un canon rivalisant avec les productions ennemies. ■

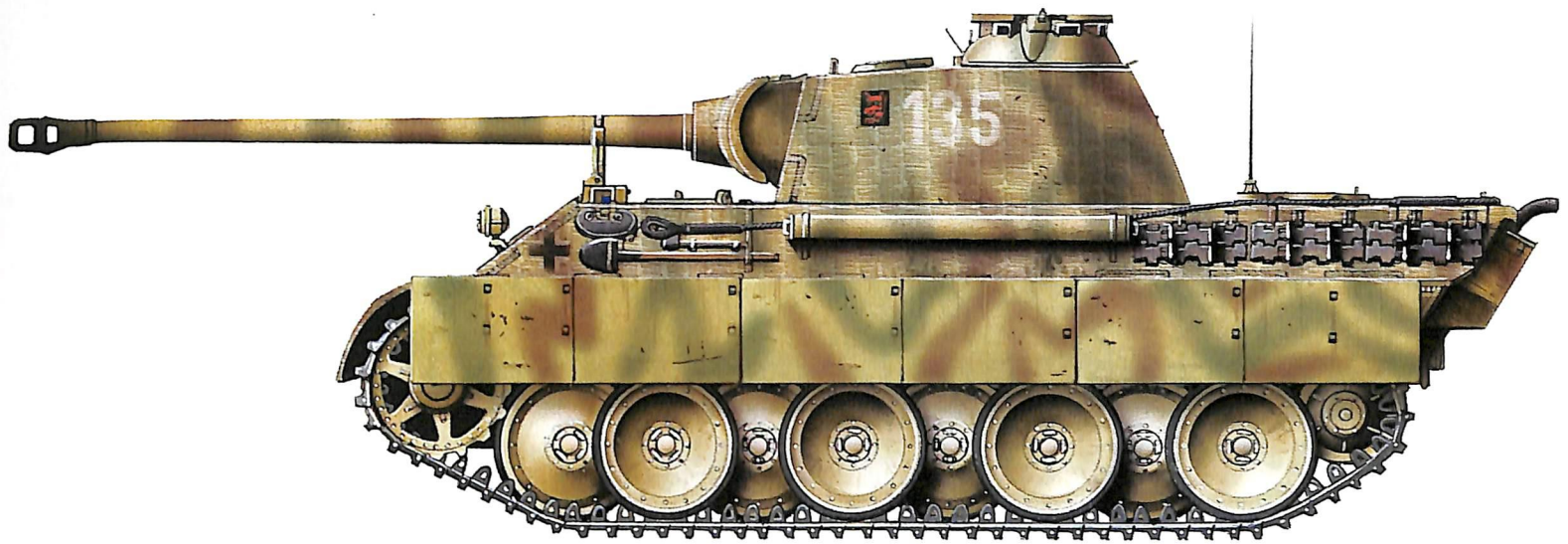


▲▲ Un *Panzer IV Ausf. H* pourvu de ses jupes blindées (*Schürzen*) destinées à mettre en échec les fusils antichars soviétiques de 14,5 mm. Lors de l'opération « Bagration », le char moyen allemand n'est plus à la hauteur de la dernière version du T-34/85. Les vétérans allemands font ainsi régulièrement état de leurs appréhensions au moment d'affronter les « tanks » russes. ECPA-D

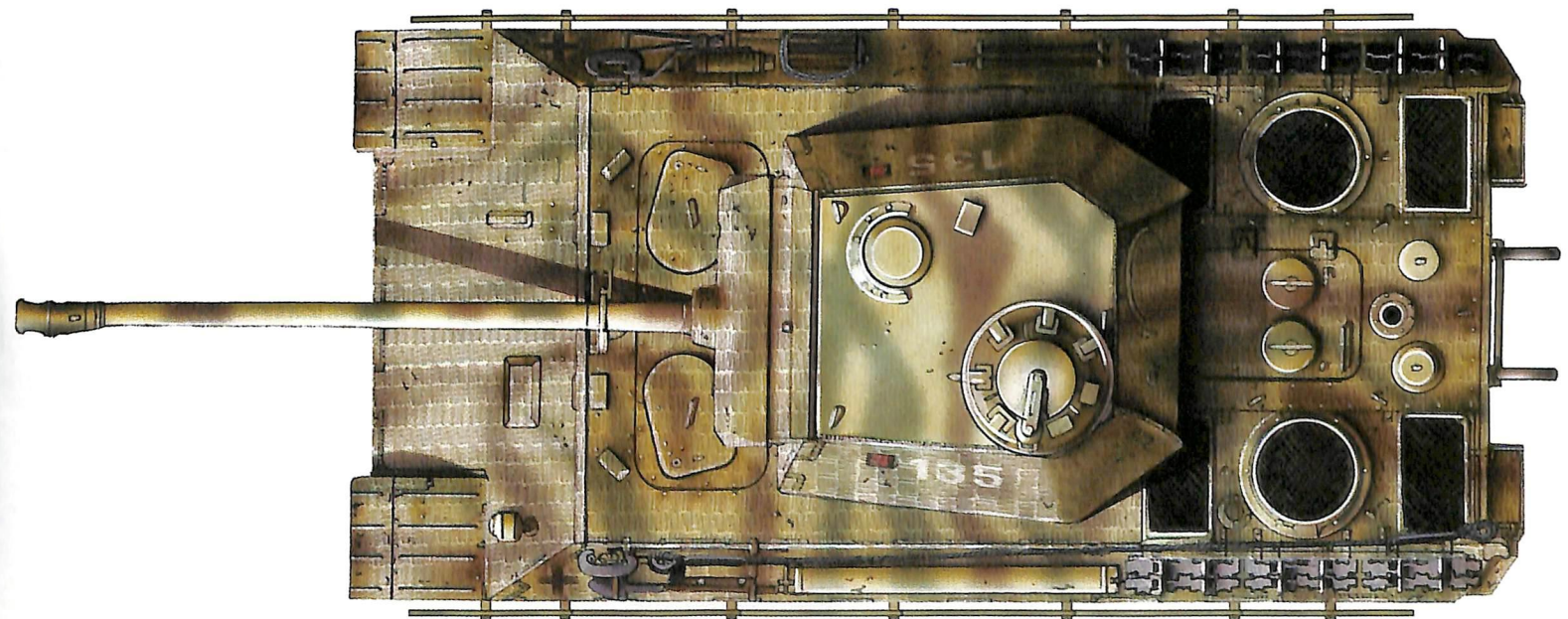
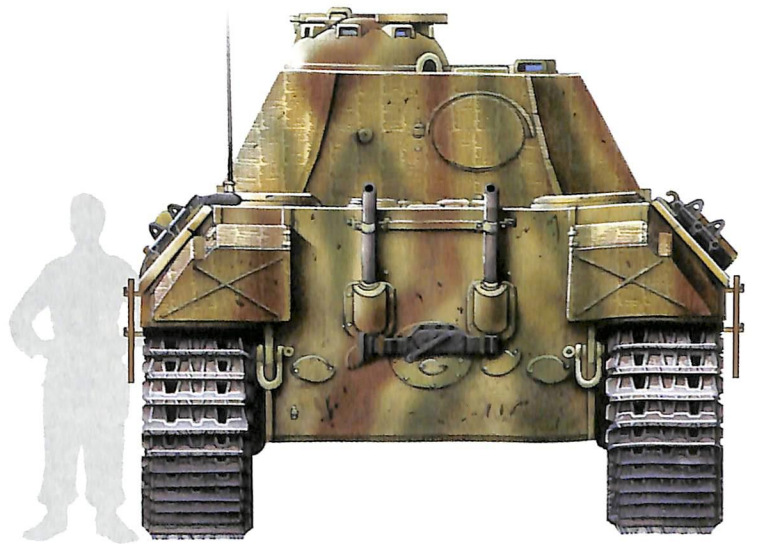
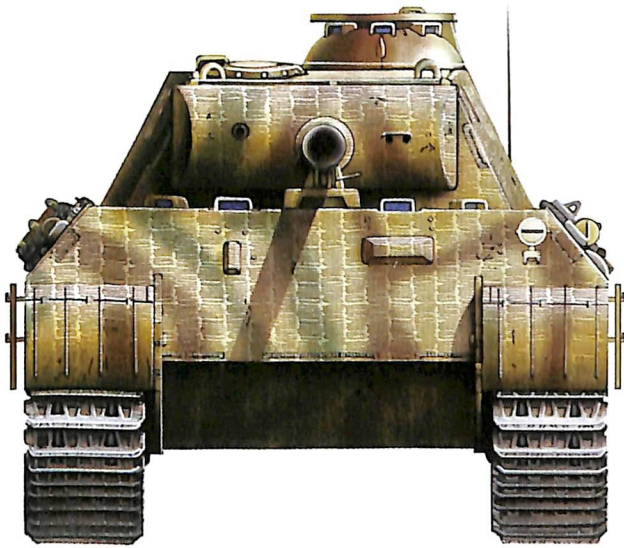
▲ Globalement, les *Sturmgeschütze III* armés d'un canon long de 7,5cm s'en sortent mieux que les *Panzer IV* dotés du même tube. Il est vrai que lors de l'opération « Bagration », la *Wehrmacht* consacre l'essentiel de son temps à la défense, et, dans ce cas de figure, le canon d'assaut profite de sa silhouette basse pour monter de meurtrières embuscades. NAC



► Des T-34/76 lors d'une attaque nocturne. L'emploi de projectiles traçants rend le cliché spectaculaire, et nul doute que l'effet psychologique devait jouer à plein sur des *Landser* confrontés à une Armée rouge au faite de sa puissance.



Panzer V Ausf. A Panther
 Char n° 5, 3. Zug
 1 Kompanie, Panzer-Regiment 31
 5. Panzer-Division
 Armée allemande
 URSS, secteur de Borisov, été 1944



CHRONOLOGIE

Pour la *Stavka* (Grand quartier général des armées soviétiques), l'offensive prévue pour l'été 1944 répond à des impératifs à la fois politiques et stratégiques. Bien évidemment, l'objectif premier est de battre la *Wehrmacht* sur le sol national pour, enfin, le libérer de l'occupation nazie. Par ailleurs, Staline est persuadé que la chute du *III. Reich* n'est plus qu'une question de temps et que le débarquement programmé à l'Ouest par les Anglo-Saxons va donner le coup de grâce à un adversaire désormais épuisé. Dans ces conditions, s'emparer d'un territoire le plus vaste possible en Europe orientale est indispensable en vue d'aborder les futures relations avec les Américains et leurs alliés occidentaux avec le maximum de gages. Pour ce faire, l'opération « Bagration » se concentre sur la reconquête de la Biélorussie couplée à un encerclement de l'*Heeresgruppe Mitte* (groupe d'armées du centre) par le nord et le sud. La réussite de ce plan ouvrira alors les portes de la Pologne et, enfin, de l'Allemagne. Militairement parlant, la libération de la Biélorussie offre deux avantages conséquents : d'une part, dans ce secteur, le front ukrainien forme un saillant qui peut être réduit par une manœuvre en tenaille ; d'autre part, la densité du réseau routier devrait favoriser la progression rapide de l'Armée rouge.

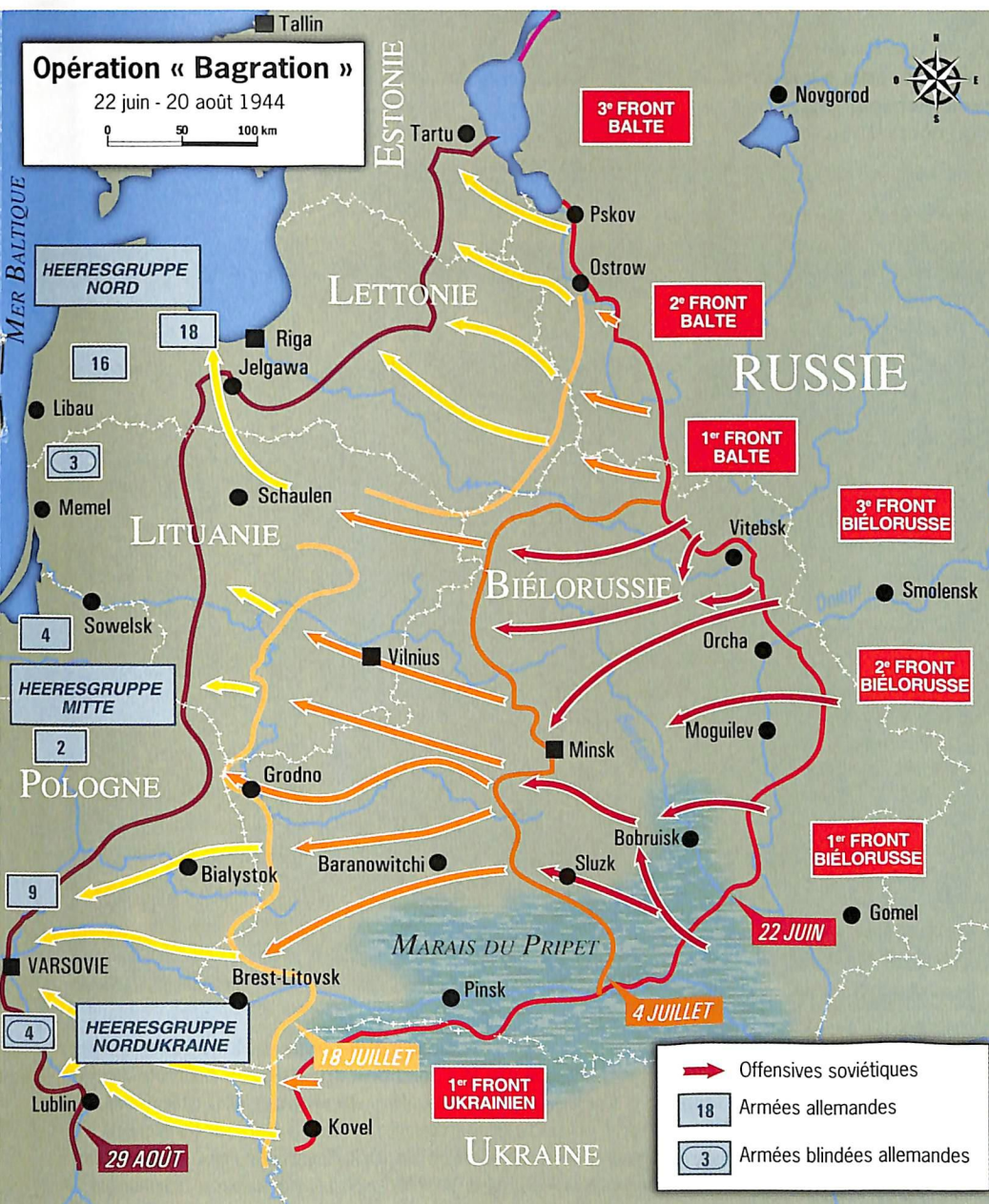
16 JUIN 1944 Les formations de partisans, œuvrant sur les arrières du front allemand, entament une campagne de destruction des réseaux routiers et ferroviaires, notamment en Biélorussie. Le but est d'empêcher, ou du moins de ralentir, la montée en ligne d'éventuels renforts. Par ailleurs, ces opérations de sabotage doivent également distraire une partie des forces ennemies de leurs missions face à l'Armée rouge, car les Allemands vont essayer de contrer ces actions de guérilla. De plus, l'interruption momentanée de la chaîne logistique doit permettre aux forces soviétiques d'attaquer un ennemi dont les stocks de munitions seront au plus bas.

21 JUIN Les services de renseignements soviétiques ont une idée assez précise du dispositif allemand grâce aux partisans ou aux observations de la population. Pour autant, l'Armée rouge ne néglige pas les méthodes « classiques » en lançant des reconnaissances en force sur différents points du front. Outre le fait qu'elles empêchent l'ennemi de connaître avec précision les axes d'attaque principaux, elles désorganisent encore les lignes adverses et mettent en lumière les éventuels points faibles, comme les secteurs où se chevauchent deux unités différentes. Bien souvent, ces positions sont assez mal couvertes, car leur responsabilité est partagée entre deux chaînes de commandement qui, parfois, s'échangent de manière parcellaire leurs informations propres.

22 JUIN L'Armée rouge commence à rassembler ses divisions sur leurs positions de départ tout en amenant son artillerie à portée des lignes allemandes. La plupart des manœuvres se font de nuit, tous phares éteints. Malgré cela, les *Landser* positionnés en première ligne comprennent que quelque chose se trame. S'ils n'en connaissent pas la puissance, ils ont conscience que l'adversaire est sur le point de passer à l'offensive. Pour autant, les officiers supérieurs, tout comme Hitler, ne croient pas l'Armée



► Un Marder III au camouflage soigné dépasse des soldats hongrois en ce mois de juin 1944 qui voit la *Wehrmacht* et ses alliés reculer sous la pression de l'Armée rouge. Le *Panzerjäger* a fort à faire face à la marée de chars soviétiques, car si son canon de 75 mm est capable de détruire les T-34/76 – le JS-2 constituant une noix trop dure –, les équipages russes profitent de leur nombre pour contourner les positions allemandes et prendre à revers les Marder, obligeant ces derniers à ouvrir le feu et à reculer immédiatement pour éviter un encerclement. Une manœuvre risquée, car la mobilité du châssis allemand est loin de valoir celle des T-34. AMC # R00370-04



rouge capable de mener une opération d'envergure, et ils ne tiennent pas compte des messages d'alerte de leurs soldats.

23 JUIN Des centaines de pièces d'artillerie de tout calibre sont en place et attendent l'ordre de tirer. À 5 heures du matin, un déluge de fer et de feu s'abat sur les lignes allemandes : l'opération « Bagration » vient de commencer. Durant deux heures, des milliers d'obus pilonnent sans relâche la moindre parcelle de terrain, labourant consciencieusement les positions ennemies. Un tel déploiement n'est toutefois pas passé inaperçu des soldats germaniques, et leurs officiers ont prudemment fait évacuer les retranchements les plus exposés. Néanmoins, le barrage d'artillerie détruit la plupart des fortifications, coupe les lignes téléphoniques et oblige les soldats germaniques à se terrer dans leurs trous individuels. Profitant de la confusion, des troupes d'assaut soviétiques « tâtent » les défenses établies autour de la ville de Vitebsk, située dans la région la plus septentrionale de la Biélorussie, puis lancent des pointes sur les arrières allemands afin d'encercler l'agglomération.

26 JUIN La garnison de Vitebsk tente une sortie et parvient à briser l'encercllement soviétique. Cette « victoire » est cependant de courte durée, car les *Landser* sont graduellement défaits en rase campagne par une Armée rouge au faite de sa puissance et qui ne cesse de progresser. Dans la soirée, la ville d'Orsha, située à 77 kilomètres au sud de Vitebsk, est enlevée, tandis que Bobruisk, à 139 kilomètres au sud-est de Minsk, tient le choc, mais ne peut empêcher les divisions blindées ennemies de crever ses flancs. Finalement, la cité est elle aussi encerclée.

27 JUIN La garnison de Bobruisk regroupe ses forces et fait une sortie.

28 JUIN Le *Generalfeldmarschall* Ernst Bernhard Wilhelm Busch (1885-1945), jugé responsable du désastre, est remplacé par le *Generalfeldmarschall* Walter Model (1891-1945), dont les talents de défenseur ne sont plus à démontrer. Voyant que la *Wehrmacht* ne parvient pas à se rétablir, Moscou ordonne aux différents Fronts de pousser leurs avantages sans tenir compte de leurs flancs : l'objectif est d'avancer le plus vite possible vers l'ouest pour ne pas laisser le temps à l'ennemi de se reprendre. Les ordres d'Hitler de tenir les grands centres urbains ne parviennent pas à freiner l'avance adverse. En effet, la stratégie du *Führer*, consistant à transformer chaque grande agglomération en *Festung* (forteresse), a pour but de ralentir la poussée adverse. Sur le terrain, ces môles défensifs doivent réduire la puissance des divisions soviétiques en pointe de l'offensive en distrayant une partie de leurs forces pour sécuriser leurs arrières. Néanmoins, le Kremlin ne « joue » pas la même partition que le *Führer* : l'Armée rouge se « contente » d'encercler les villes, sans chercher à systématiquement les conquérir, et ses unités mécanisées foncent plein ouest.



30 JUIN Le 3^e Front de Biélorussie prend de vitesse les défenseurs allemands et parvient à établir de solides têtes de pont sur la rivière Bérézina. Dans un même temps, la ville de Borisov, située à 71 kilomètres au nord-est de Minsk, au bord du cours d'eau, est libérée par les *Frontoviki*.

3 JUILLET La ville de Minsk, capitale de la Biélorussie, tombe dans l'escarcelle de l'Armée rouge. Les divisions blindées soviétiques ne font aucune pause et, sur leur lancée, parviennent à réaliser un encerclement massif. La majeure partie de l'*Heeresgruppe Mitte* est prise dans la nasse qui s'est formée à l'est de l'agglomération.

4 AU 9 JUILLET Les gains territoriaux importants ont allongé les lignes de ravitaillement de l'Armée rouge, imposant par là même une réorganisation des unités. Et, surtout, la quantité de troupes allemandes encerclées est jugée suffisamment importante pour que les divisions d'infanterie russes stoppent leur avance pour la neutraliser. D'autant que les succès s'enchaînent, le 8 juillet, avec la reddition des garnisons de Lida et de Baranochivo. Dans un même temps, Vilnius, en Lettonie, est isolée par les troupes ennemies.

13 JUILLET Le 1^{er} Front d'Ukraine s'ébranle et frappe de plein fouet l'*Heeresgruppe Nordukraine* (groupe d'armées Nord Ukraine).

13 AU 16 JUILLET L'Armée rouge conforte ses positions et libère Vilnius. En Biélorussie, la situation s'aggrave pour la *Wehrmacht*, qui perd les villes de Pinsk, située à 164 kilomètres de Brest-Litovsk, et Grodno, à une quinzaine de kilomètres de la frontière polonaise. Dans la foulée, des têtes de pont sont établies par les Soviétiques sur le fleuve Niémen.

18 JUILLET Déjà bien malmenée, l'*Heeresgruppe Nordukraine* doit encaisser l'offensive de l'aile Sud du 1^{er} Front de Biélorussie.

22 JUILLET Encerclée, la ville de Brody, en Ukraine occidentale, finit par tomber.

26 AU 28 JUILLET Sous la pression, l'Armée allemande évacue la grande cité de Lvov, située à l'ouest de l'Ukraine. À la frontière de l'Ukraine, Przemysl, ville fortifiée au sud-est de la Pologne sur la rivière San, tombe aux mains des *Frontoviki*.

27 JUILLET Le fleuve Vistule est atteint par l'Armée rouge puis traversé à proximité de la ville polonaise de Magnuszew, où une puissante tête de pont est établie par les fusiliers soviétiques.



1^{er} AOÛT La résistance allemande s'organise enfin, et des contre-attaques viennent frapper les divisions soviétiques passablement fatiguées. L'Armée rouge décide alors de stopper son offensive, et Moscou prend prétexte de ce regain de forme germanique pour ne pas venir au secours du soulèvement de Varsovie, qui sera écrasé dans le sang par la *Heer* et la *Waffen-SS*. L'opération « Bagration » est un plein succès : les soldats russes sont parvenus à la frontière de la Prusse-Orientale et le gros du territoire soviétique de 1941 a été reconquis. ■



▲ Ci-dessus et page précédente : Des fantassins soviétiques sous le feu de l'artillerie allemande. Sur l'ensemble des fronts et sur une période allant du 22 juin au 29 août 1944, l'Armée rouge a perdu 765 815 hommes, dont 178 507 morts, soit pratiquement le double des pertes allemandes.

◀ Cette photo amateur de l'équipage d'un Panzer IV est à des lieues des clichés posés pris habituellement par les services de propagande allemands. Il est vrai que les *Panzerschützen* n'ont sans doute guère le loisir de faire des efforts de toilettes alors que l'offensive soviétique de l'été 1944 emporte tout sur son passage. Bien souvent, ils sont les seuls à pouvoir freiner l'allant des chars soviétiques afin de donner le temps à leurs camarades de se replier.



▲ et ▼ Ces *StuGe III* évoluent loin du front, comme l'atteste la présence des manchons sur le bout des tubes, destiné à empêcher les poussières et autres saletés d'abîmer l'âme du canon. À la mode soviétique, des fantassins s'entassent sur les superstructures afin de profiter d'un moyen de transport bienvenu. Visible sur l'arrière de la caisse, l'antenne parapluie paraît désigner le canon automoteur au premier plan comme un engin de commandement doté d'un équipement radio renforcé. NAC



CORPS DE CHARS

VERSUS

PANZER-DIVISION

Lors de l'opération « Bagration » lancée durant l'été 1944, les grandes unités blindées des deux camps (*Panzer-Division* pour la *Wehrmacht* et corps de chars pour l'Armée rouge) répondent à des besoins différents, imposés à la fois par la situation stratégique et par les moyens disponibles. Effectivement, pour l'Allemagne, les *Panzer-Divisionen* servent de réserve mobile susceptible de parer les offensives ennemies. En résumé, elles ont pour mission de combler les brèches créées par les attaques adverses dans le front défensif. Pour l'Union soviétique, la problématique est résolument tournée vers l'attaque. Ainsi, les corps de chars, qu'ils soient de la Garde ou non, forment le fer de lance des attaques destinées à briser le dispositif allemand. Chaque formation est organisée selon un organigramme précis. Pour autant, dans le camp allemand, les dotations théoriques ne sont que peu respectées. Sur le terrain, la *Panzer-Division Typ 44* est effectivement loin d'afficher les effectifs prévus, du fait des pertes subies durant l'année 1943. De ce fait, si le nombre de personnels est fixé à 13 725 hommes, toutes branches confondues, dans la réalité, il est régulièrement inférieur. Par ailleurs, le parc blindé est rarement à son maximum, et quand il l'est, bien souvent, les matériels ne correspondent pas à ce qui a été décidé au plus haut niveau, à l'image des *Sturmgeschütze III* remplaçant les *Panzerjäger IV* au sein de la *Panzerjäger-Abteilung*. Si globalement les armements sont similaires (notamment pour les versions armées du 7,5cm de 48 calibres), la cuirasse des canons d'assaut est inférieure (profil vertical contre-incliné) et entraîne une diminution de l'efficacité au combat du fait d'une vulnérabilité accrue. Dans le camp adverse, la problématique n'est pas la même. Certes,

► Page de droite, en haut : Le duo *Panzer IV* et *Panzer V Panther* forme l'ossature de la *Panzer-Division Typ 44*. Les Allemands avaient prévu de remplacer dans les *Panzer-Regimenter* les premiers par les seconds, néanmoins la faiblesse de l'industrie allemande impose le maintien du plus léger en première ligne, alors que le différentiel technologique bascule irrémédiablement en faveur de l'Armée rouge. ECPA-D

▲ Page de droite, en bas : Des T-34/85 montent à l'assaut des lignes allemandes. Faute de véhicules de transport de troupes en nombre suffisant, le plus souvent des *Half-Tracks* américains, les *Frontoviki* sont dans l'obligation d'accompagner les chars en s'agrippant aux superstructures. Une tactique extrêmement dangereuse, car les hommes peuvent lâcher prise au gré des cahots et ne bénéficient d'aucune protection, mais leur présence dissuade souvent les « casseurs de chars allemands » de s'approcher.

les pertes consenties par l'Armée rouge durant l'année 1943 ont également été sévères, mais peu ou prou, les effectifs en hommes sont respectés. Néanmoins, avec environ 12 000 hommes (dont 4 062 au sein des trois brigades de chars : 3 x 1 354 soldats), les personnels sont moins nombreux dans un corps de chars que dans une *Panzer-Division*. Par contre, la dotation en matériels est plus riche, car les usines soviétiques fonctionnent à plein régime, sans se soucier de pénuries de matières premières ou de bombardements qui frappent, en revanche, leurs homologues germaniques. En outre, les livraisons d'équipements dans le cadre du *Lend-Lease* complètent les éventuels manques, à l'instar des camions ou des semi-chenillés fournis par les États-Unis. La force de frappe respective peut être analysée au travers de deux unités : le 29^e corps de chars et la 5. *Panzer-Division*.

5. PANZER-DIVISION	Effectif théorique
<i>Panzer-Regiment 31</i> (2 <i>Abteilungen</i>)	 96 Panzer V
	 96 Panzer IV
Total chars	192
<i>Panzerjäger-Abteilung 53</i> (3 <i>Kompanien</i>)	 31 <i>Panzerjäger IV</i>
	 12 canons antichars de 7,5cm
Total canons d'assaut/ chasseurs de chars	31
Total général (tous blindés confondus)	223

29 ^e CORPS DE CHARS	Effectif théorique
25 ^e Brigade de chars (3 bataillons de chars)	 65 T-34/85
31 ^e Brigade de chars (3 bataillons de chars)	 65 T-34/85
32 ^e Brigade de chars (3 bataillons de chars)	 65 T-34/85
Total chars	195
1223 ^e Régiment moyen de <i>Samakhodnaya</i> <i>Artileriskaya Ustanovoka</i>	 21 SU-85
1446 ^e Régiment léger de <i>Samakhodnaya</i> <i>Artileriskaya Ustanovoka</i>	 21 SU-76
339 ^e Régiment lourds de <i>Samakhodnaya</i> <i>Artileriskaya Ustanovoka</i>	 21 ISU-122
108 ^e Régiment antichars	 12 canons de 76,2 mm ou de 85 mm
Total canons d'assaut/ chasseurs de chars	63
Total général (tous blindés confondus)	258



Le tableau ci-dessous ne prend pas en compte les engins des *Panzer-Grenadier-Regimenter 13* et *14* ni de la *Panzer-Aufklärungs-Abteilung 5* (30 blindés légers à roues, comme des *Sd.Kfz. 234*, et 50 semi-chenillés *Sd.Kfz. 250* ou *251*), une puissance de feu non négligeable ; mais, de leur côté, les Soviétiques disposent de près d'une centaine de chars légers, comme des T-70, des M3 ou des M5 américains. Si la *5. Panzer-Division* aligne théoriquement quasiment autant de blindés que le 29^e corps de chars, la réalité est toute autre, car lors de l'opération « Bagration », le parc allemand s'établit à 125 engins (70 Panther et 55 *Panzer IV*). Par ailleurs, le potentiel des machines tourne en faveur de l'Armée rouge, puisque si le T-34/85 est légèrement inférieur au *Panzer V Panther*, il est en revanche bien plus performant que le *Panzer IV*, dont le tube de 7,5cm et les blindages verticaux ne peuvent rivaliser avec le canon russe de 85 mm et la cuirasse inclinée du T-34. En ce qui concerne les canons

automoteurs et autres chasseurs de chars, l'avantage quantitatif et qualitatif revient sans conteste au 29^e corps de chars, dont les 21 ISU-122 sont capables de neutraliser le plus lourd des *Panzer*. Et si la *5. Panzer-Division* peut compter sur l'appui de la *schwere Panzer-Abteilung 505* et de ses 29 *Panzer VI Ausf. E Tiger*, le corps de chars rivalise avec des *OGvTTP* (*Otdelnyi gvardeiskiy tyazhelyi tankovyi polk* ou régiments autonomes de chars lourds de la Garde) déployant 21 tanks lourds JS-2 répartis en quatre compagnies de cinq chars. Ces unités servent alors de réserve blindée destinée à effectuer des opérations de percée. Au final, l'Armée rouge est techniquement en avance et, en plus de disposer d'un nombre bien supérieur de corps de chars, elle peut compter sur une formation plus puissante résolument tournée vers l'offensive. Les *Panzerschützen*

compensent néanmoins le différentiel par un entraînement qui, malgré les vicissitudes de la guerre, demeure de meilleure qualité. De ce fait, ils peuvent pousser dans leurs derniers retranchements leurs matériels. En action, cela se traduit par une plus grande efficacité de la *Panzer-Division*, à l'image des combats menés fin juin 1944 à l'est de Borisov. La *5. Panzer-Division*, épaulée par la *schwere Panzer-Abteilung 505*, affronte le 3^e corps mécanisé de la Garde, appuyé par le 29^e corps de chars. Lorsque les combats se terminent, la division blindée allemande aura perdu 112 de ses 125 *Panzer* et tous les *Tiger* de la « 505 » engagés dans ce secteur. Les Soviétiques ne communiquent pas sur leurs propres pertes, mais les équipages mettront en garde leurs camarades avec cette phrase : « *Si vous rencontrez la 5. Panzer-Division, essayez de la contourner.* » Néanmoins, l'Armée rouge éprouve moins de difficultés à remplacer ses matériels détruits que son adversaire. ■

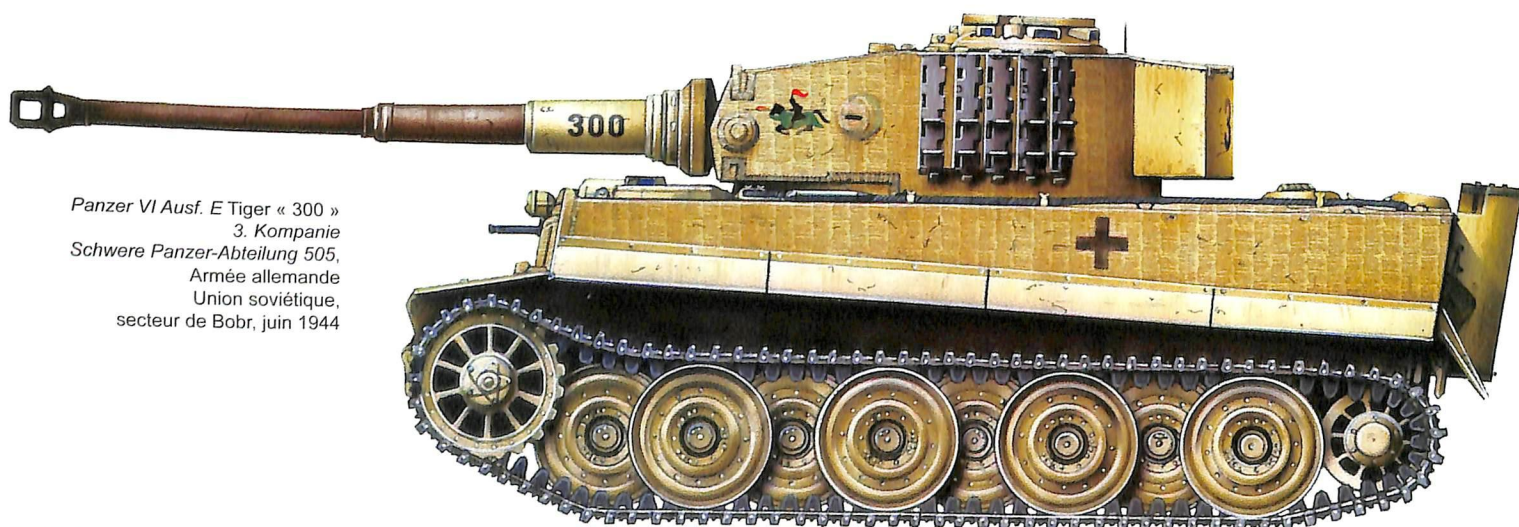




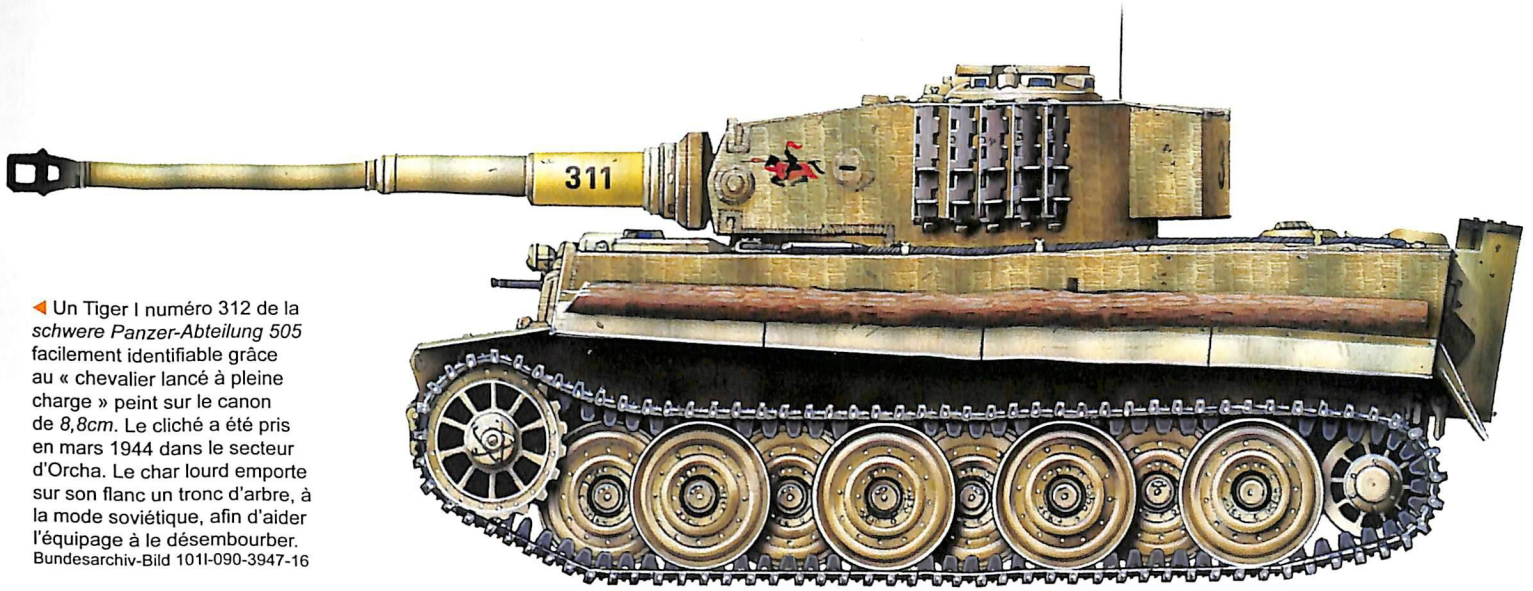
LES TIGER DE LA DERNIÈRE CHANCE

Lorsque la *Stavka* lance son offensive d'été, l'opération « Bagration », le 22 juin 1944, la *schwere Panzer-Abteilung 505* aligne des chars lourds *Panzer VI Ausf. E* Tiger. Une force considérable que l'*Heeresgruppe Mitte* envoie appuyer la 5. *Panzer-Division*, au nord-est de Borisov, afin de garder ouverte la principale route Minsk-Orcha, tout en défendant les ponts sur la Berezina. La « 505 » est immédiatement engagée dans la région de Bobr, avec pour mission de ralentir autant que faire se peut le rouleau compresseur soviétique, en l'occurrence la 11^e Armée de la Garde du 3^e Front de Biélorussie. Le premier contact avec l'ennemi se déroule au petit matin du 28 juin 1944, lorsque les Tiger se heurtent aux Sherman M4A2, pilotés par des équipages russes du 3^e corps mécanisé de la Garde, près de la gare de Krupki. Les chars d'origine américaine sont surclassés par les fauves germaniques. Pour autant, la combativité des tankistes soviétiques compense le différentiel, et en dépit de lourdes pertes, ils se rendent maîtres de la gare après une journée de combat. Il est vrai que l'arrivée continue de renforts a permis de bouter les *Panzerschützen* hors du secteur. Lorsque les Tiger se retirent, ils laissent derrière eux environ 70 chars russes en flammes, dont un KV-85, et cela pour la destruction de neuf Tiger. Le mordant de la « 505 » au combat donne le temps aux éléments allemands de se retirer en bon ordre, avant que les Soviétiques ne prennent pied à l'ouest de la Berezina, après avoir percé au nord et au sud de

Borisov. Le 29, la 1. *Kompanie* de la *schwere Panzer-Abteilung 505* est momentanément encerclée et, à court de munitions, elle forme un hérisson en attendant que les deux autres *Kompanien* viennent la dégager dans la nuit. Sous la pression du 3^e Front de Biélorussie, la « 505 » se replie et se repositionne au nord-ouest de Minsk, avant de contre-attaquer localement. Début juillet, autour de Molodechno, les fauves montent des opérations défensives dans l'espoir de freiner la ruée soviétique. Toujours sur la brèche, les mécaniques des fauves souffrent, et l'impact des « lourds » sur la bataille ne permet pas de stopper les actions ennemies. Le 7 juillet, l'Armée rouge repart à l'assaut, coupant les lignes de ravitaillement et de communication de la « 505 ». Morcelée en petits groupes, cette dernière doit reculer, abandonnant 12 chars dans la journée. Faute de moyens de dépannage, leurs équipages les ont sabordés avant qu'ils ne tombent aux mains de l'adversaire. De manière à éviter l'anéantissement, les Tiger survivants retraitent sur 200 kilomètres à l'ouest de Minsk. Lors de son intervention, la « 505 » revendique 128 blindés ennemis contre 21 Tiger rayés des effectifs, soit un ratio de 6 pour 1. Le 3^e Front de Biélorussie est si durement touché que ces pertes ont pour conséquence le limogeage du maréchal Pavel Rotmistrov à la fin de l'opération « Bagration ». Pour sa part, renvoyée en Allemagne, la *schwere Panzer-Abteilung 505* reçoit, à Ohrdruf en Thuringe, 45 *Panzer VI Ausf. B* Tiger II entre le 26 juillet et le 29 août, puis repart affronter les Soviétiques en octobre 1944. ■

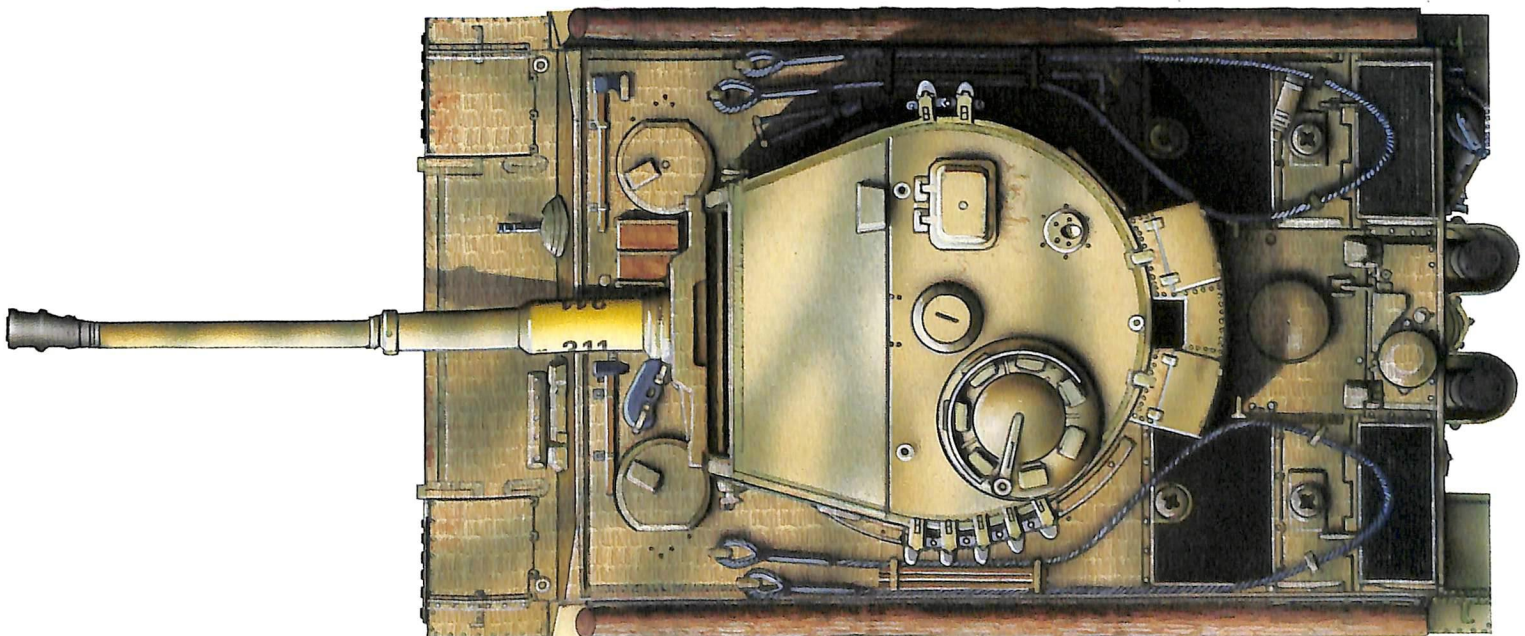
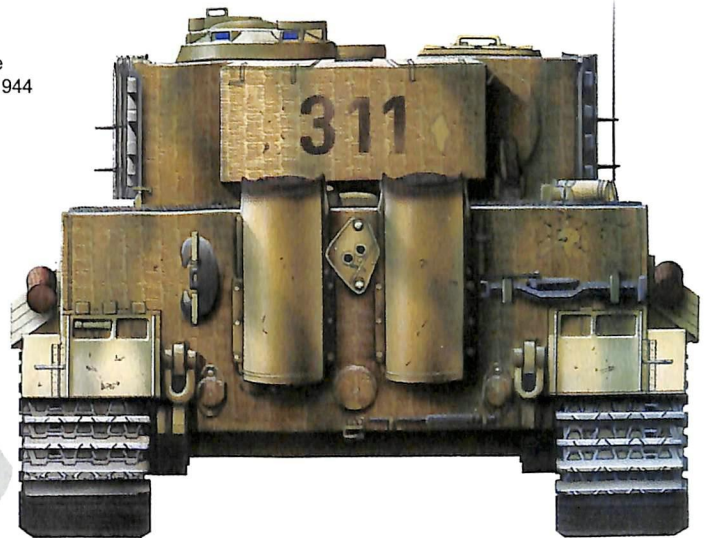
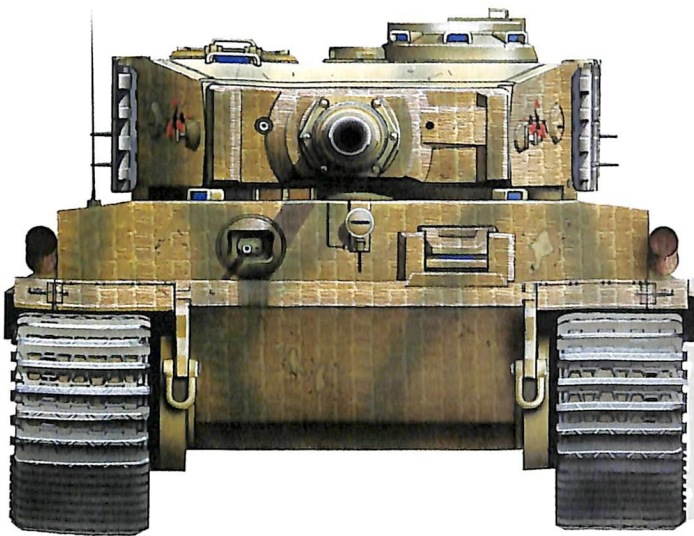


Panzer VI Ausf. E Tiger « 300 »
3. *Kompanie*
Schwere Panzer-Abteilung 505,
Armée allemande
Union soviétique,
secteur de Bobr, juin 1944



◀ Un Tiger I numéro 312 de la *schwere Panzer-Abteilung 505* facilement identifiable grâce au « chevalier lancé à pleine charge » peint sur le canon de 8,8cm. Le cliché a été pris en mars 1944 dans le secteur d'Orcha. Le char lourd emporte sur son flanc un tronc d'arbre, à la mode soviétique, afin d'aider l'équipage à le désembourber. Bundesarchiv-Bild 1011-090-3947-16

Panzer VI Ausf. E Tiger « 311 »
3. Kompanie
Schwere Panzer-Abteilung 505, Armée allemande
Union soviétique, secteur de Molodechno, juillet 1944





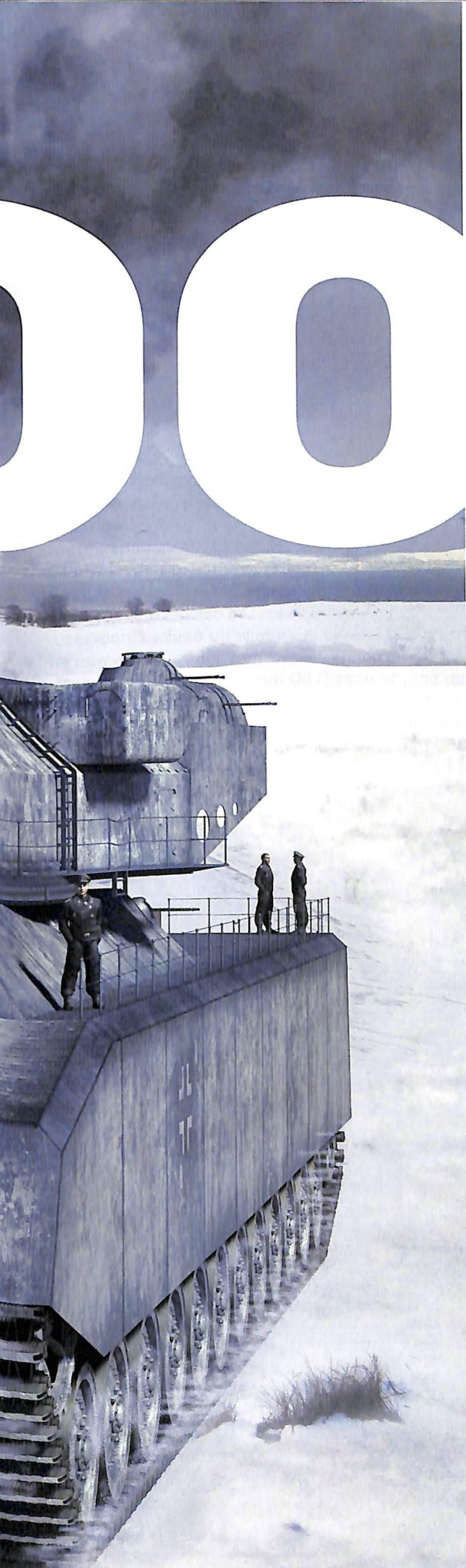
LANDKREUZER P.1000 RATTE

LANDKREUZER

Par Laurent Tirone

P.1000 RATTE





LE LÉVIATHAN^[1] TERRESTRE

Dans l'histoire des engins de combat, le *Landkreuzer P.1000 Ratte* tient une place particulière, du fait de ses caractéristiques « fantastiques », à l'image de son poids de plusieurs centaines de tonnes et de son armement constitué d'une tourelle dotée de deux canons de 28cm, en provenance d'un croiseur de bataille. Peu de machines de combat, si ce n'est aucune, peuvent se targuer d'une telle fiche technique, qui alimente encore actuellement bien des débats, voire certains fantasmes. Bien que ce projet dépasse les capacités industrielles du *III. Reich* – même de nos jours une telle réalisation serait une véritable gageure –, il repose sur des solutions techniques « réalistes ». Par ailleurs, sa conception fait l'objet d'une réflexion que cet article se propose de mettre en lumière.

HISTORIQUE

Lors de l'opération « Barbarossa » lancée le 22 juin 1941, les déconvenues des *Panzer-Divisionen* face aux chars moyens T-34/76 et aux lourds KV-1 sont un véritable traumatisme pour l'Armée blindée allemande. Décidant de prendre ce défi technologique à bras-le-corps, Hitler met en place plusieurs programmes, dont le développement des Tiger I et des Panther, tout en ordonnant le montage d'un tube long sur les *Panzer III* et *IV*. Dans un même temps, et suite à un rapport datant de 1941 sur les matériels blindés soviétiques, il envisage le futur et prévoit la mise en service de « tanks » encore plus puissants au sein de l'Armée rouge. Le projet du *Panzer VIII Maus* répond partiellement à ces menaces. Ces dernières inquiètent également quelques hauts dignitaires allemands, qui tentent de trouver une parade à la course à l'armement qui se dessine entre la *Wehrmacht* et les forces du Kremlin. Le 23 juin 1942, le directeur Grote et le docteur Hacker, chargés de la production des *U-Boote* au ministère de l'Armement, proposent une machine de guerre quasi invulnérable, susceptible de détruire tout ce qui passerait à portée de ses canons. Consulté, le *Führer* donne son approbation à la conception d'un croiseur terrestre de 1 000 tonnes, baptisé *Landkreuzer P.1000*.

DÉVELOPPEMENT

La société Krupp, grande pourvoyeuse d'armement en tout genre, est alors contactée, car elle bénéficie d'une certaine expérience dans le domaine des engins « géants ». En effet, à la demande expresse de la *Kriegsmarine*, Krupp avait planché, en 1939, sur des automoteurs destinés à remplacer les batteries d'artillerie côtière installées dans des encuvements statiques, vulnérables aux attaques aériennes, ou les canons sur rails, évidemment tributaires du réseau ferré allemand. Ces plates-formes chenillées orientables, référencées de R1 à R14, auraient été équipées de pièces allant de 15cm à 38cm. Ces études ne dépassent toutefois pas le stade de la planche à dessin, mais elles défrichent un domaine techniquement inexploré, à l'instar du R2

doté d'un tube de 28cm. En décembre 1942, le *Führer* valide le projet du *Landkreuzer P.1000* qu'il baptise « Ratte » (rat). Il est alors prévu de monter une tourelle armée de deux canons de marine de 28cm SK C/34 L/54,5, identique à celle des croiseurs de bataille *Scharnhorst* ou *Gneisenau*. La propulsion aurait été assurée par deux diesels de marine MAN V12Z32/44 à 24 cylindres, développant chacun 8 500 chevaux, ou huit diesels de marine Daimler-Benz MB501 à 20 cylindres, de 2 000 chevaux chacun, pour une puissance admise entre 16 000 et 17 000 chevaux. Enfin, le blindage aurait atteint la valeur record de 360 mm en frontal.

^[1] Léviathan : nom d'un animal monstrueux de la mythologie phénicienne, évoqué par la Bible, devenu nom commun et pris comme symbole d'une puissance démesurée.



Finalement, début 1943, le ministre de l'Armement du III. Reich, Albert Speer, décide d'arrêter les travaux, car le coût est jugé exorbitant tout en dépassant les capacités industrielles allemandes. Ainsi, certaines estimations comparent un *Landkreuzer P. 1000* à la production d'une centaine de *Panzer V Panther* pour un potentiel tactique douteux, du fait d'une incapacité à franchir les ouvrages d'art. Des incertitudes planent également sur sa mobilité réelle si l'engin avait dû manœuvrer

sur sol meuble ; le général Guderian le qualifiant, pour sa part, de « fantaisie » juste bonne à satisfaire le goût d'Hitler pour le gigantisme. Si le Ratte demeure à jamais un « fantasme » dans le pire des cas, ou un « concept-char » dans le meilleur, il n'en demeure pas moins vrai que les études ont été menées le plus sérieusement du monde, au point qu'il est possible d'en faire une description technique, bien que certaines caractéristiques demeurent évidemment floues.

MORPHOLOGIE

LE POIDS

Le poids réel du *Landkreuzer P. 1000 Ratte* demeure sujet à caution. Le chiffre « 1 000 » est généralement assimilé à la classe du véhicule. La masse à vide, évaluée à 1 000 tonnes, se décomposerait de la manière suivante :

- Tourelle : 300 tonnes.
- Armement : 100 tonnes
- Blindage : 200 tonnes.
- Châssis : 200 tonnes.
- Train de roulement : 100 tonnes.
- Mécaniques : 100 tonnes.

Bien que seuls des éléments conceptuels existent, cette répartition n'est pas sans soulever quelques interrogations quant à la protection « réelle » du véhicule. Bien qu'il soit difficile d'extrapoler des valeurs à partir des seules esquisses, ces dernières montrent une caisse rectangulaire de 35 mètres de long, de 5 mètres de haut (et non 11, en raison de la tourelle et de la garde au sol de 2 mètres) et de 14 mètres de large. Les 200 tonnes allouées à la cuirasse doivent donc se répartir sur six plaques de blindage :

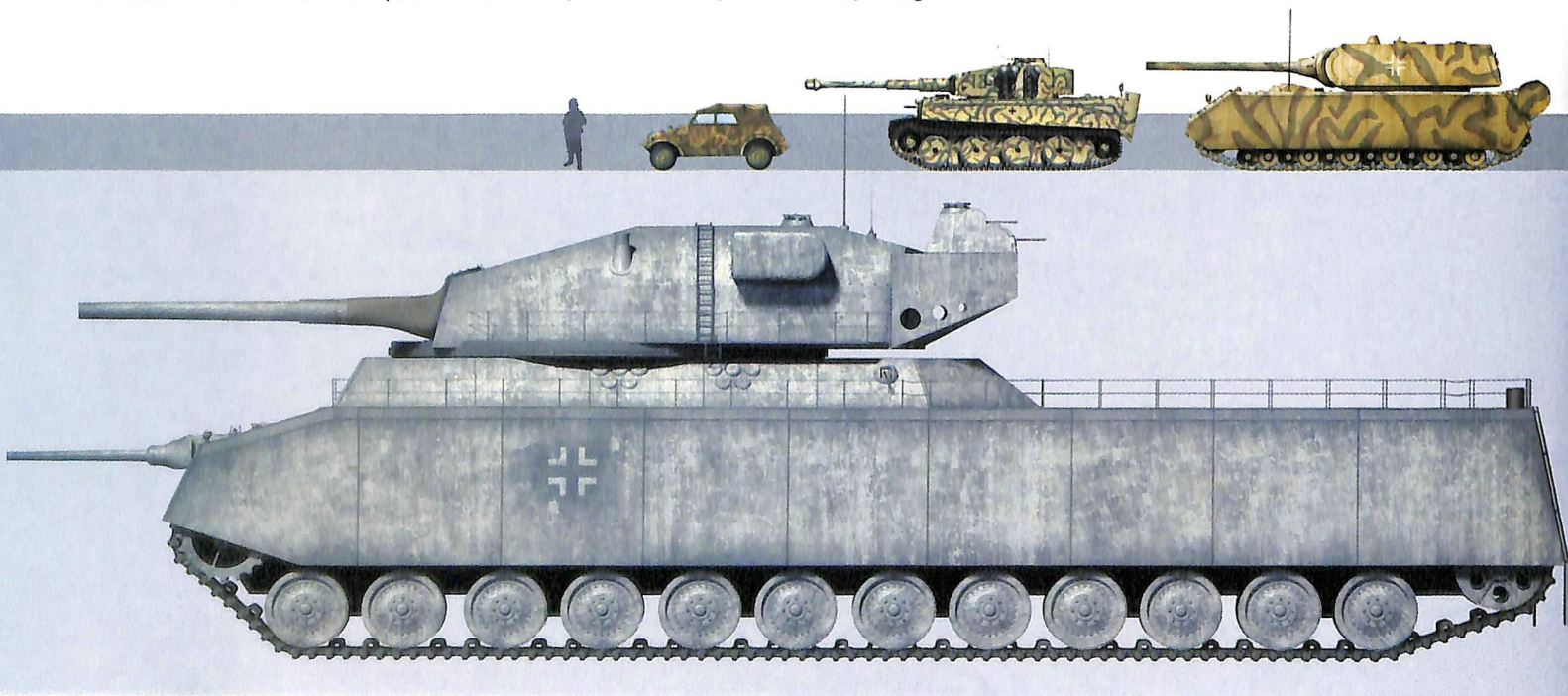
- Deux plaques de 5 m x 14 m (avant et arrière).
- Deux plaques de 35 m x 5 m (flancs).
- Une plaque de 35 m x 6,8 m (plancher, et sans compter l'espace occupé par le train de roulement de 7,2 mètres de large).
- Une plaque de 17,5 m x 14 m (toit, et sans compter l'espace occupé par la tourelle).

Considérant que l'acier pèse 7,85 t/m³, les 200 tonnes seraient équivalentes à environ 25,5 m³ d'acier. Répartis uniformément sur l'ensemble de la caisse, cela équivaldrait à une protection moyenne

de 26 mm. Certes, le toit aurait sans doute été plus mince, car il aurait été aménagé de façon à recevoir les panneaux de service et de ventilation des moteurs. Par ailleurs, l'arrière aurait été certainement moins épais que l'avant, la majorité des coups se concentrant dans cette zone. Cependant, même en prenant en compte ces considérations, la cuirasse du *Landkreuzer P. 1000 Ratte* n'aurait pas été à la hauteur des canons adverses. Les calculs doivent donc être repris en mettant en parallèle la tourelle du navire *Gneisenau*, qui affiche une épaisseur frontale de 358 mm contre 190,5 mm en latéral et 48,3 mm pour le pont (150 mm pour le pont cuirassé). En reprenant ces chiffres, les valeurs suivantes peuvent être extrapolées : 50 mm pour le toit et le plancher, 200 mm sur les côtés et à l'arrière, et 350 mm pour la proue, le poids total de la caisse atteindrait alors les 1 041 tonnes. En ajoutant les autres éléments, la masse en charge serait comprise en 1 500 et 2 000 tonnes. Le dernier chiffre étant le plus « réaliste », car la tourelle – toujours en se basant sur celle du croiseur de bataille – est estimée à 600 tonnes au lieu de 300 tonnes.

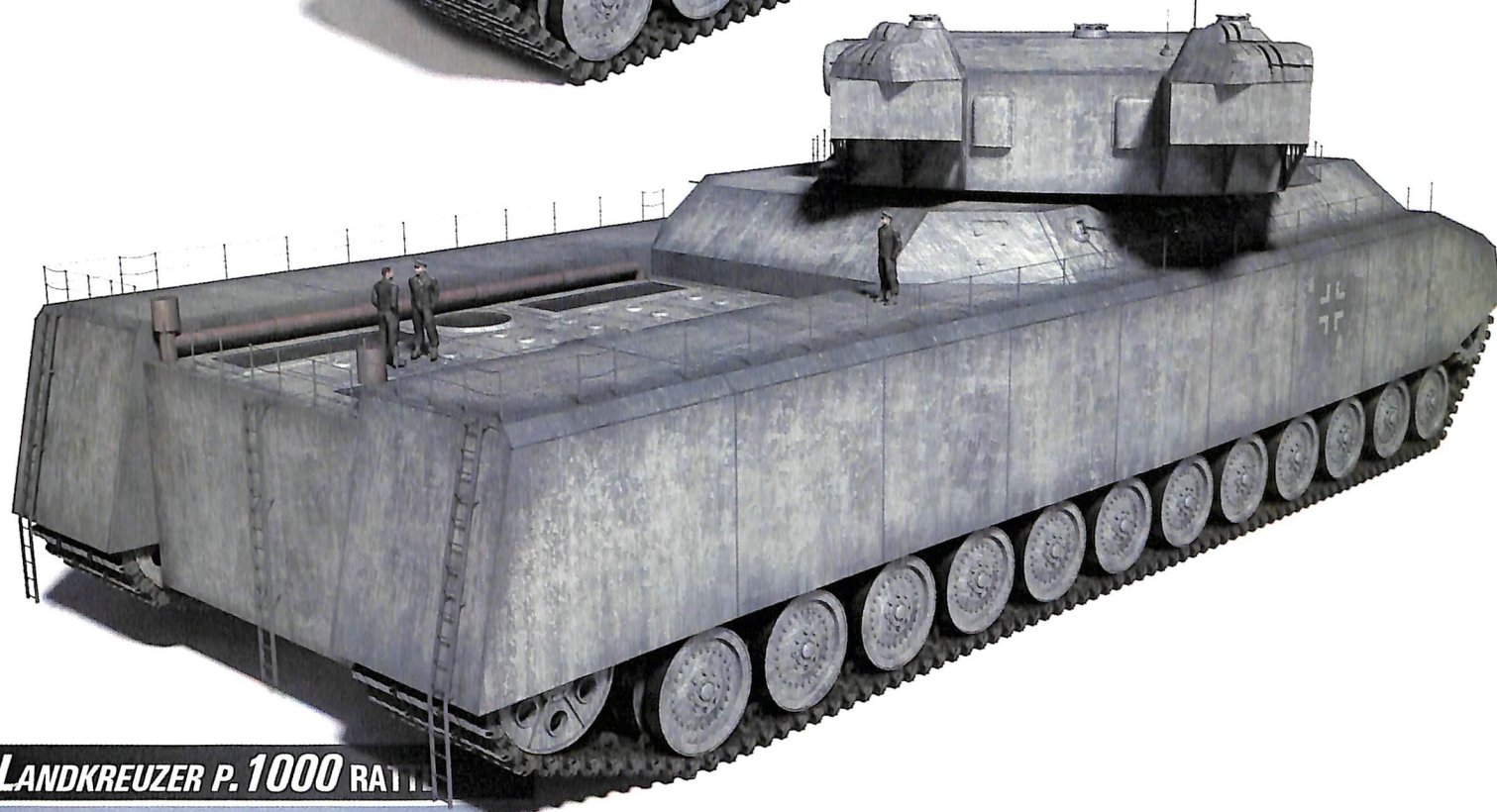
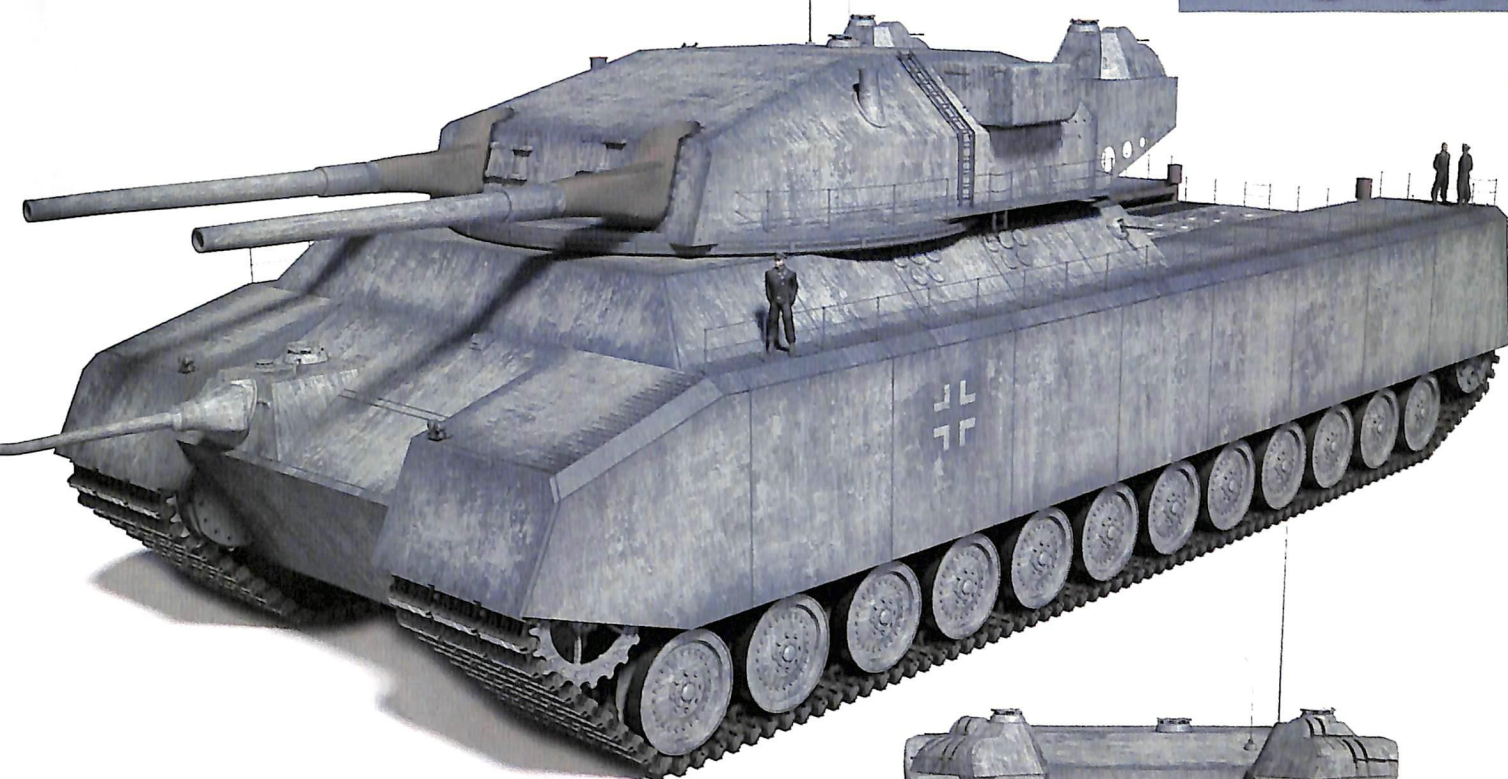
LA GARDE AU SOL

Avec ses 2 000 tonnes, le *Landkreuzer P. 1000 Ratte* est incapable d'emprunter les ouvrages d'art. Pour lui assurer une mobilité stratégique suffisante, les concepteurs avaient prévu une garde au sol de 2 mètres. Valeur qui lui aurait permis de traverser la plupart des fleuves européens. Par ailleurs, aucun obstacle n'aurait pu vraiment l'arrêter, d'autant qu'il aurait pu jouer le rôle de bélien en « défonçant » tout sur son passage.





1942



LANDKREUZER P. 1000 RATTE ET PANZER VI AUSF. E TIGER

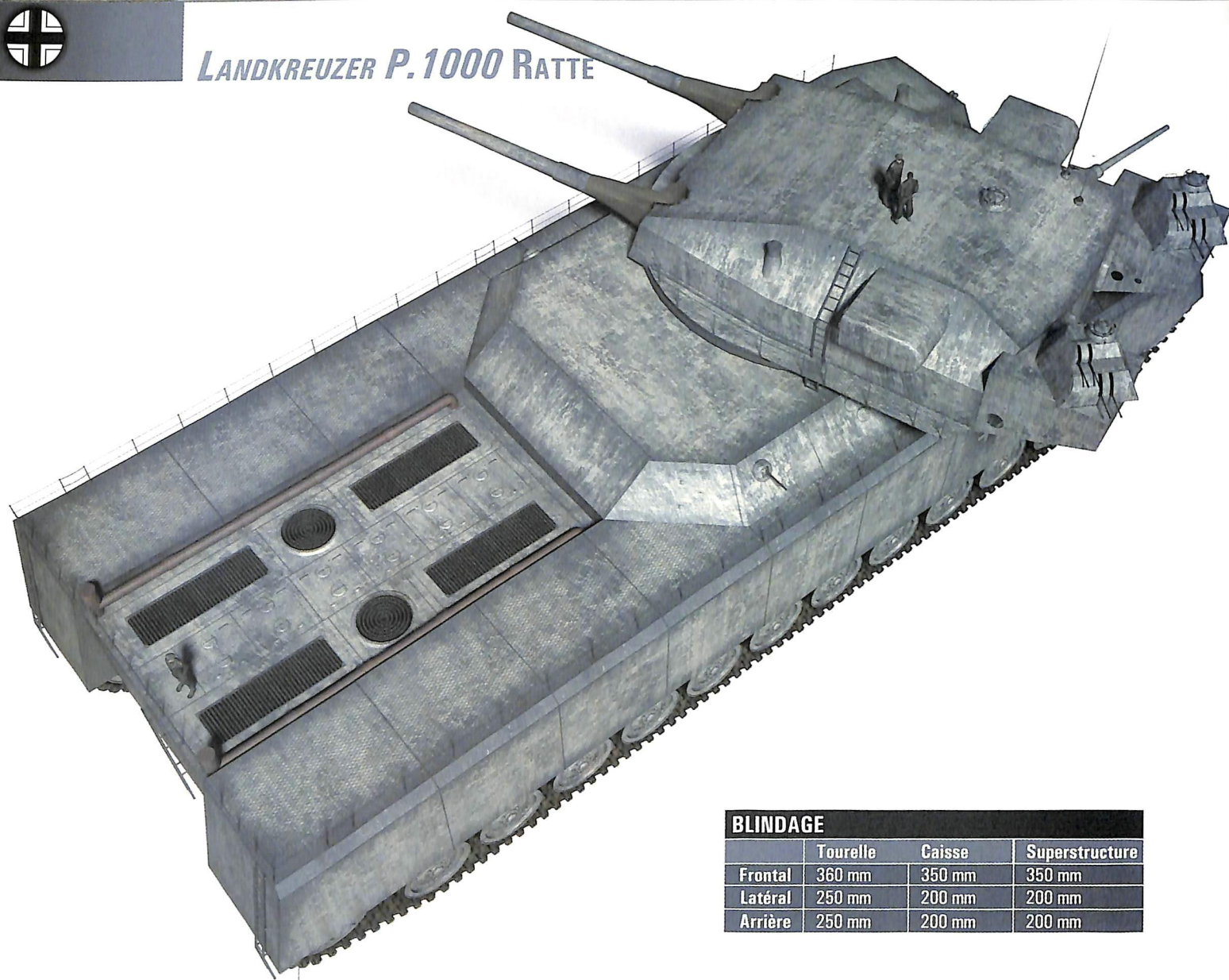
La comparaison entre le *Landkreuzer P. 1000 Ratte* et le *Panzer VI Ausf. E Tiger* permet de mieux visualiser les dimensions hors normes du croiseur terrestre. Ainsi, le Tiger pèse 57 tonnes, qui au passage ne sont pas spécialement à l'aise lors de manœuvres sur terrain très meuble. Sa caisse mesure 6,28 mètres de long (8,45 mètres avec le canon), 3,70 mètres de large et 3 mètres de hauteur. Ses chenilles, parmi les plus larges posées sur des chars en service, affichent 72,5 cm de large. En tenant compte des estimations les plus optimistes, un Tiger I n'aurait pu soutenir, avec ses 38/40 km/h en pointe, le rythme de progression d'un Ratte ! Par ailleurs, le fauve aurait été obligé de ravitailler avant le « rat », du fait d'une autonomie sur route de 125 kilomètres, contre 190.

LE TRAIN DE ROULEMENT

Avec une masse de 2 000 tonnes à supporter, le train de roulement est largement surdimensionné. D'une largeur de 3,6 mètres, il est constitué, par côté, de trois jeux de chenilles de 120 cm disposées parallèlement, soit 7,2 mètres au total. Inspirées de celles utilisées sur les machines excavatrices des mines de charbon, elles sont censées répartir au mieux la charge afin de réduire, autant que faire se peut, la pression au sol, estimée à 0,54 kg/cm². Déduite en partie d'une longueur de chenilles en contact avec le sol de 21 mètres, cette valeur peut paraître optimiste, car sans doute calculée pour un poids de 1 000 tonnes. Son déplacement aurait toutefois été catastrophique pour les infrastructures routières, il est en effet improbable que le bitume ait pu supporter à la fois sa masse et les vibrations engendrées par les moteurs et le déplacement d'un tel mastodonte.



LANDKREUZER P.1000 RATTE



BLINDAGE

	Tourelle	Caisse	Superstructure
Frontal	360 mm	350 mm	350 mm
Latéral	250 mm	200 mm	200 mm
Arrière	250 mm	200 mm	200 mm





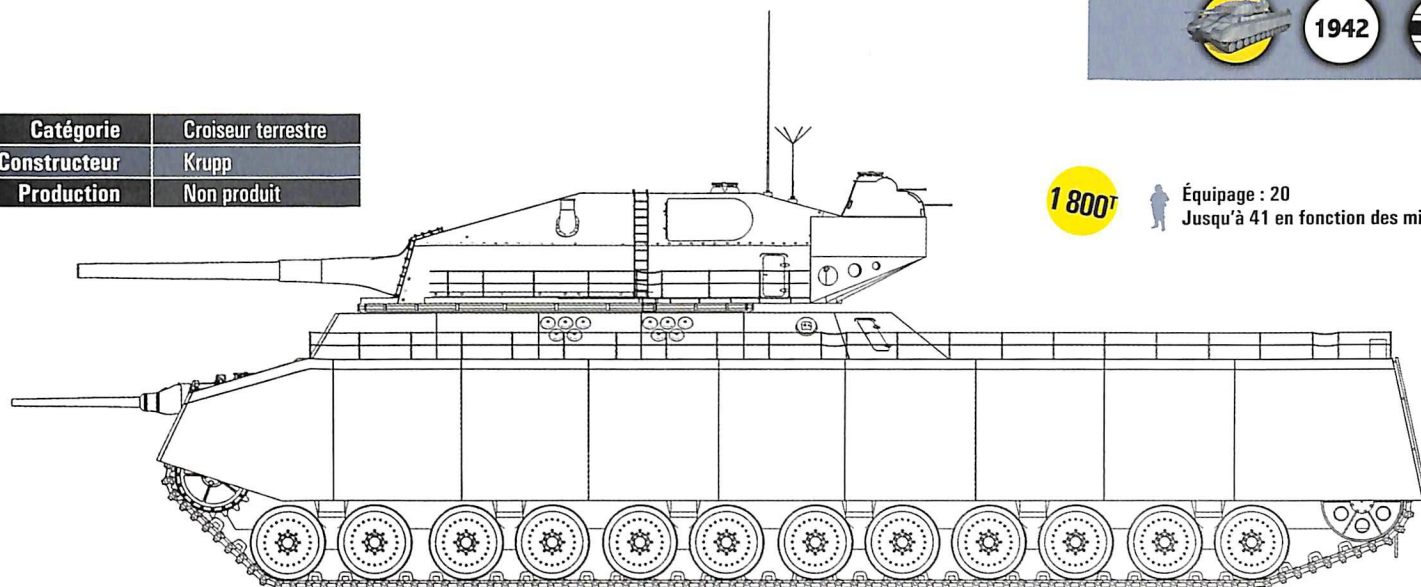
1942



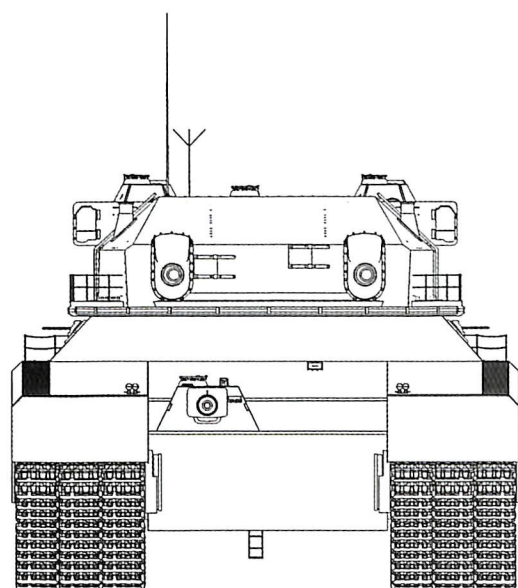
Catégorie	Croiseur terrestre
Constructeur	Krupp
Production	Non produit

1 800^t

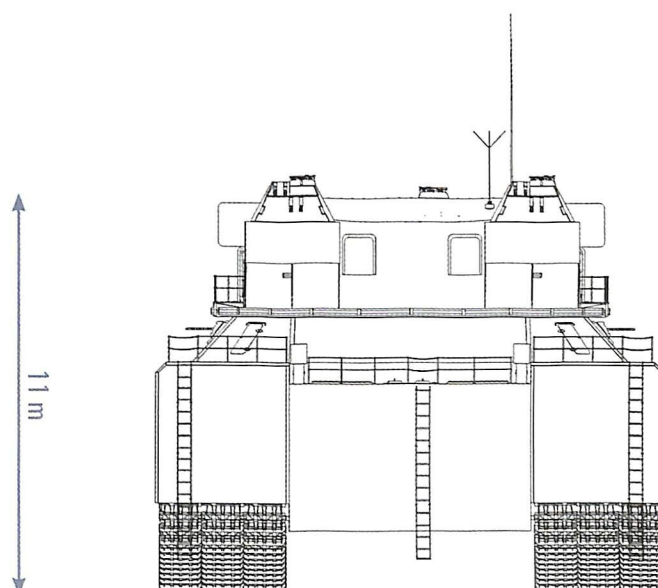
Équipage : 20
Jusqu'à 41 en fonction des missions



39 m

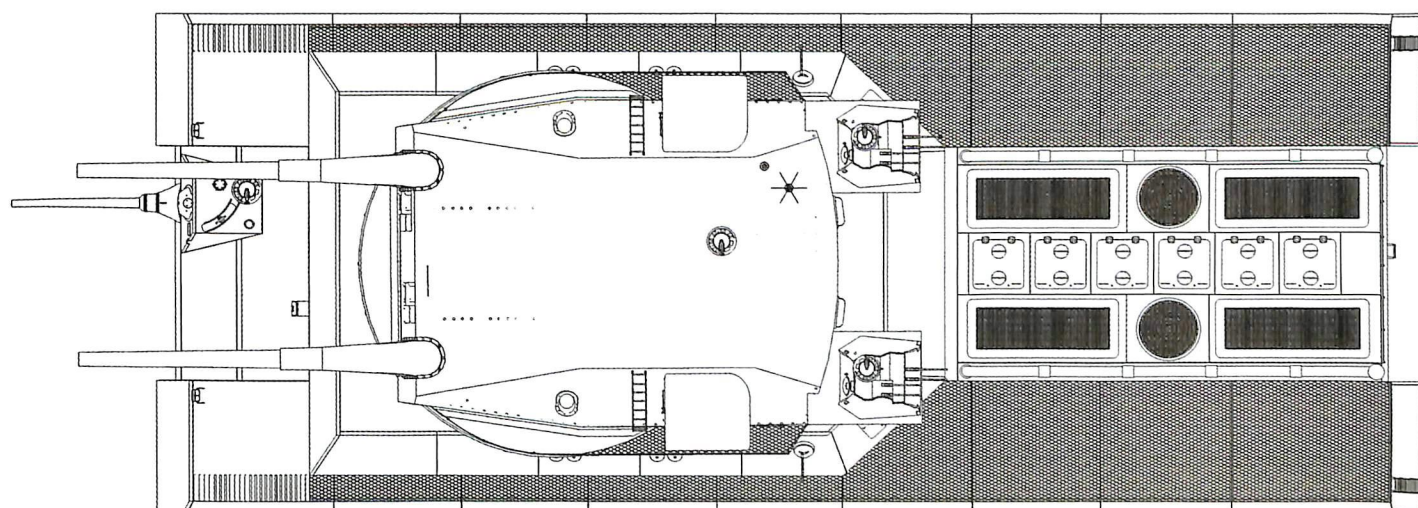


14 m



11 m

35 m



© S. Draminsky / Trucks & Tanks Magazine 2012

LANDKREUZER P.1000 RATTE

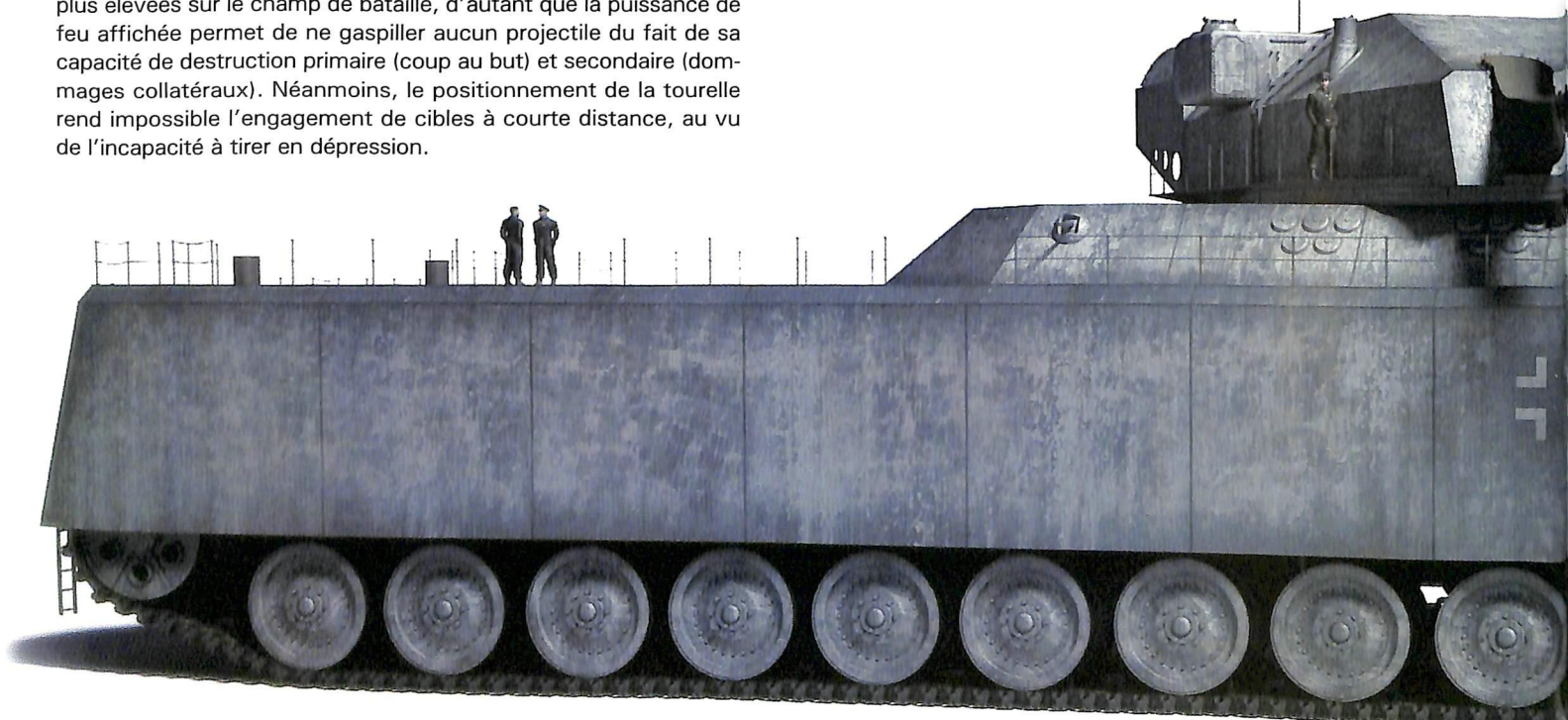
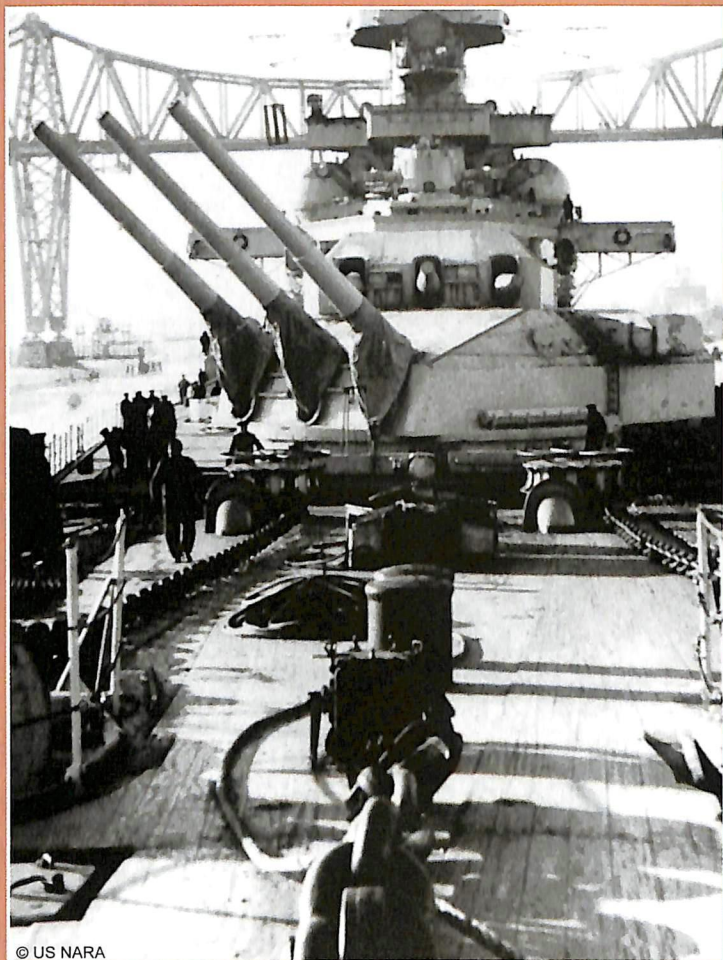


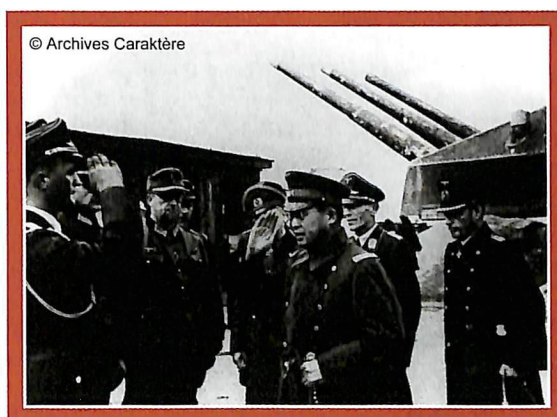
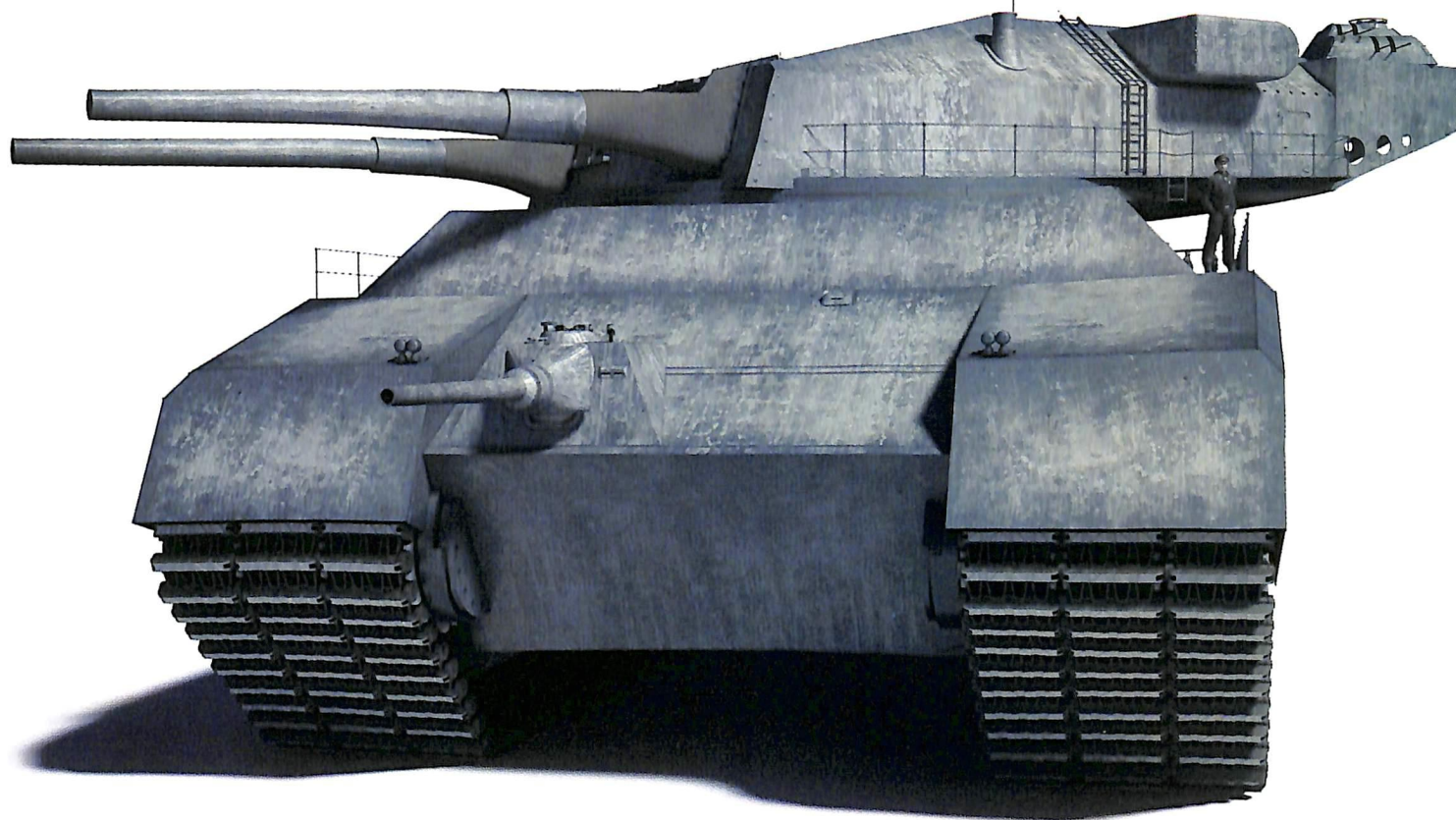
ARMEMENT

L'ARMEMENT PRINCIPAL

L'armement du *Landkreuzer P. 1000 Ratte* tourne autour d'une tourelle armée de deux canons de marine de 28cm SK C/34 L/54,5, identique à celle des croiseurs de bataille *Scharnhorst* ou *Gneisenau*. La tourelle originelle du *Gneisenau* comporte trois tubes de 28cm, mais afin d'alléger de 50 tonnes le mécanisme de chargement par ascenseur, celui du milieu est supprimé. Il est vrai que sur un navire de plus de 31 000 tonnes, le surpoids engendré est négligeable, et le stockage des munitions n'est pas un problème, car elles peuvent prendre place dans la coque, ce qui n'est pas vrai pour un char de 2 000 tonnes. Avec un tel équipement, les performances balistiques sont hors normes. Déjà, la portée maximale est de 42,5 kilomètres lorsque les tubes pointent à leur hausse maximale de 40°. De ce fait, le *Landkreuzer* surclasse largement les batteries d'artillerie classiques, et une telle allonge lui aurait permis de les détruire, en partant du postulat de leur repérage par les avions de reconnaissance de la *Luftwaffe* avant même qu'elles ne puissent entrer en action. Par ailleurs, il aurait été particulièrement efficace lors de tirs de contrebatterie, en « encaissant » les premières salves adverses avant de répliquer. L'équipage aurait eu le choix entre deux types de projectiles explosifs, contenant une charge détonante de 17,1 kg à haut pouvoir brisant, initialement destinés aux duels en haute mer. En antichars, les 28cm SK C/34 L/54,5 sont susceptibles de perforer, en tir tendu, jusqu'à 450 mm de blindage à 5 kilomètres, grâce à un obus anti-cuirassement : le *Lange Panzersprenggranate* de 330 kg, dont 8,1 kg de charge explosive. Inutile de dire que le moindre char touché par une telle munition aurait été pulvérisé...

Et même si les tireurs allemands avaient raté leur but, l'onde de choc consécutive à un impact aurait causé des dommages sur plusieurs dizaines de mètres. La dotation en munitions s'élève à 200 coups, répartis entre les deux tubes, ce qui autorise une persistance des plus élevées sur le champ de bataille, d'autant que la puissance de feu affichée permet de ne gaspiller aucun projectile du fait de sa capacité de destruction primaire (coup au but) et secondaire (dommages collatéraux). Néanmoins, le positionnement de la tourelle rend impossible l'engagement de cibles à courte distance, au vu de l'incapacité à tirer en dépression.





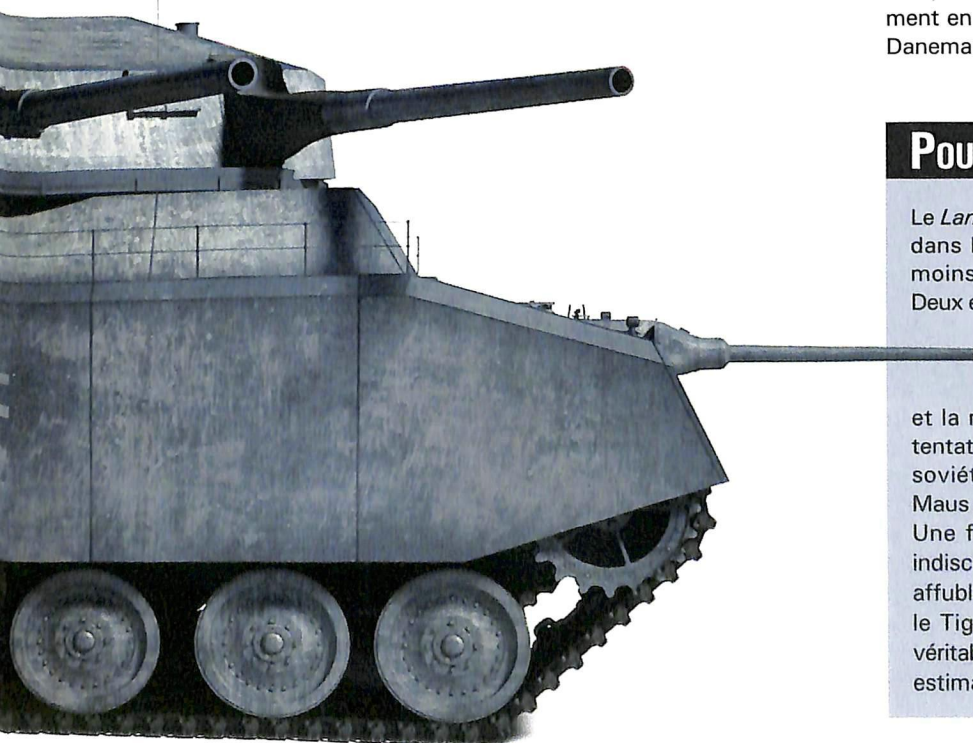
© Archives Caractère

LE MYTHE DE LA TOURELLE

Une « rumeur » récurrente fait état d'un projet en réalité plus abouti. Au point que le *Landkreuzer P.1000 Ratte* aurait dépassé le stade de la planche à dessin, avec la construction d'une tourelle opérationnelle qui aurait été par la suite utilisée comme fortification côtière en Norvège. Si effectivement des tourelles armées de canons de 28cm SK C/34 L/54,5 ont été installées, il s'agit de celles du croiseur de bataille *Gneisenau*, récupérées après son démantèlement. Deux l'ont été également en Norvège (batterie Fjell et batterie Ørland) et une au Danemark (batterie Tirpitz).

POURQUOI LE NOM DE « RATTE » ?

Le *Landkreuzer P.1000* prend le surnom de Ratte, « rat » dans la langue de Goethe. Une dénomination pour le moins surprenante pour un engin de 2 000 tonnes ! Deux explications sont couramment avancées. La première voudrait que, par dérision, le croiseur terrestre soit désigné comme ce mammifère rongeur, histoire de mettre en perspective le poids de l'animal et la masse du *P.1000*. Une autre met en avant une tentative d'intoxication des services de renseignements soviétiques, à la manière du *Panzerkampfwagen VIII Maus* précédemment appelé « Mammuth » (Mammoth). Une façon de brouiller les pistes. Des observateurs indiscrets, pensant que les blindés allemands sont tous affublés d'une dénomination plus « agressive », comme le Tiger ou le Panther, n'auraient alors pas deviné la véritable nature du projet. Clairement, les Allemands sous-estimaient les espions à la solde du Kremlin !





L'ARMEMENT SECONDAIRE

Afin de pouvoir prendre à partie les objectifs situés à courte distance, et donc hors de vue des *28cm SK C/34 L/54,5*, le *Landkreuzer P. 1000 Ratte* est équipé d'un solide armement secondaire constitué d'un canon de *12,8 cm KwK 44/L55*, celui-là même installé sur le *Jagdtiger* ou le *Maus*, dont les projectiles auraient été, eux aussi, théoriquement capables de venir à bout de tous ses adversaires jusqu'à 3 500 mètres de distance, abstraction faite de la précision, forcément perfectible à de telles portées. Ainsi, pour être plus en adéquation avec les réalités de la balistique, tout blindé ennemi qui pénétrerait dans un cône de 2 000 à 2 500 mètres serait inmanquablement détruit. Il est vrai que sa *Panzergranate 39/43* (APCBC ou *Armour-Piercing Capped Ballistic Capped* ou obus perforant à ogive et coiffe balistique) est capable de percer 143 mm à 1 000 mètres sous une incidence de 30°.

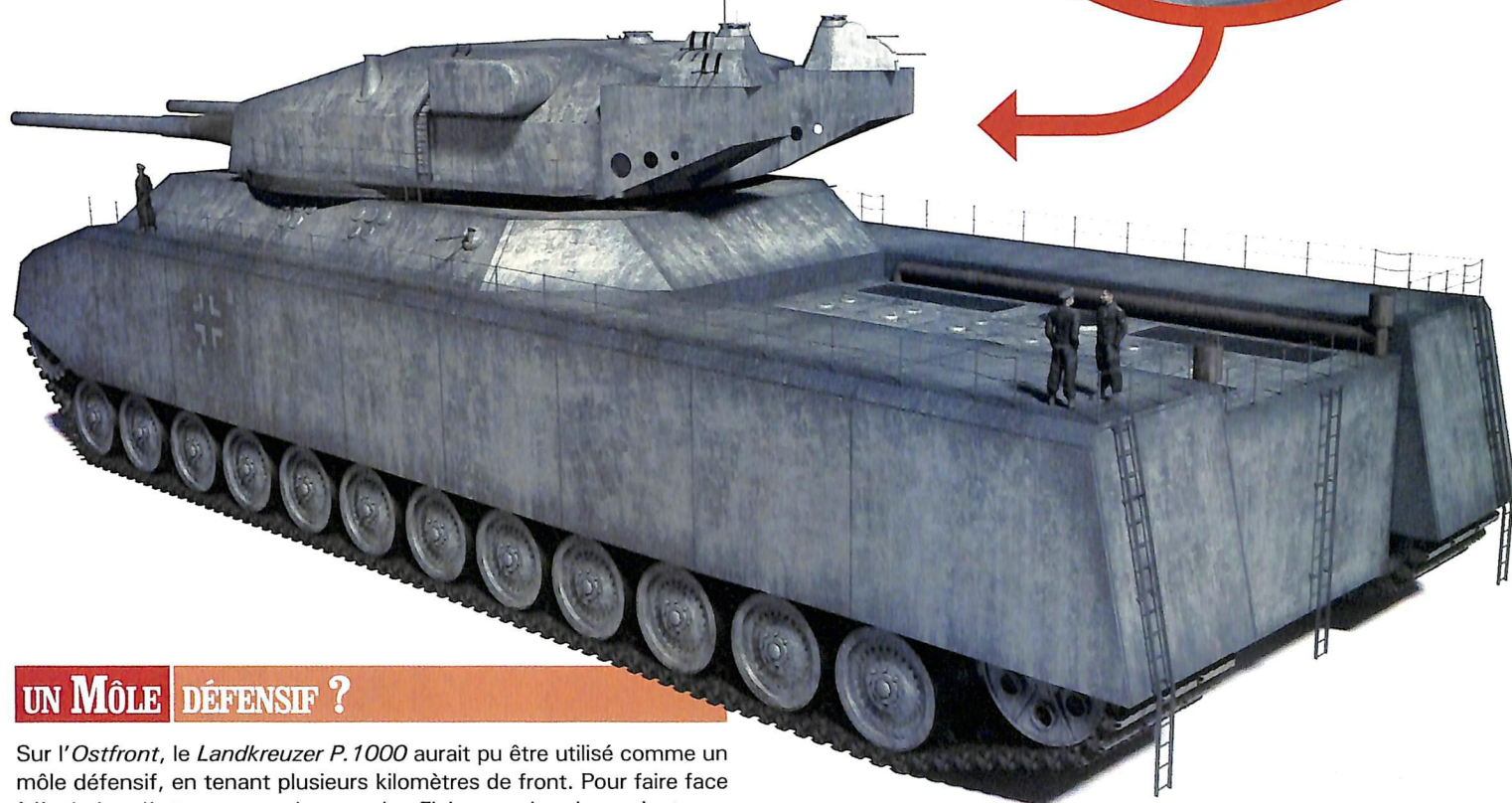
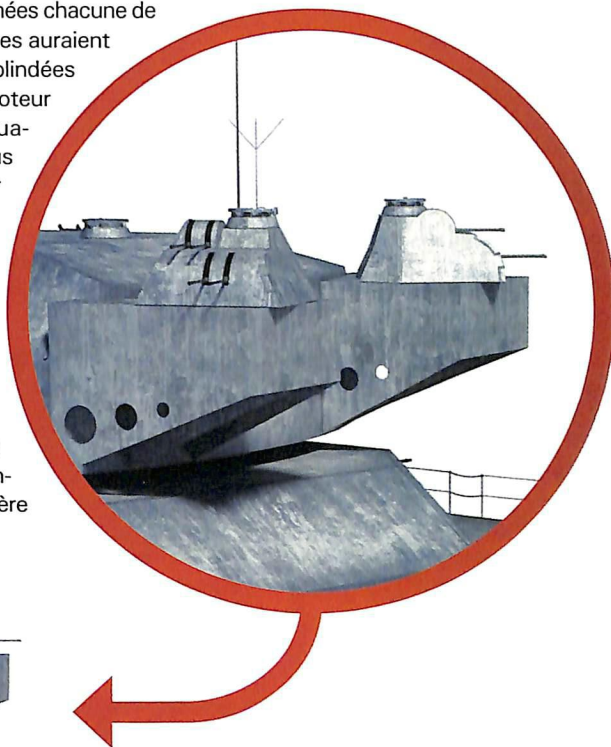
L'emplacement exact du *12,8cm* demeure encore sujet à caution, et il aurait pu être installé dans une tourelle de *Maus* positionnée sur la plage arrière. Sa protection n'aurait pas dénaturé le reste du *Ratte*. Effectivement, d'un poids de 55 tonnes, elle affiche une protection sans égale, du moins si le croiseur terrestre est mis de côté... Le mantelet est épais de 250 mm et adopte un profil rond, tandis que le blindage de la partie avant de la tourelle s'élève à 240 mm. Les côtés mesurent pour leur part 200 mm, inclinés à 30°. Grâce à son obus explosif de 48 kg, le *12,8cm* peut également servir de pièce d'artillerie de campagne. Toutefois, d'autres positionnements sont envisagés, car la présence d'une tourelle sur l'arrière aurait gêné le fonctionnement des moteurs en obstruant les prises d'air. Ainsi, il aurait pu être placé dans la tourelle principale, entre les deux *28cm*, donnant au passage une explication supplémentaire à la suppression du troisième tube. De ce fait, il aurait pu pivoter sur 360° et assurer la destruction d'objectifs ne nécessitant pas l'utilisation de *lange Panzersprenggranaten* de 330 kg. Toutefois, le problème du pointage en dépression perdure. La solution la plus logique, techniquement parlant, aurait été un positionnement sur la partie avant de la caisse. De ce fait, il aurait pu engager des cibles avançant dans l'arc frontal et impossibles à atteindre avec l'armement principal.



© BTM

L'ARMEMENT ANTIAÉRIEN

Bien que n'ayant aucun adversaire à sa taille, le *Landkreuzer P. 1000 Ratte* aurait pu être menacé par l'aviation d'assaut ennemie, qui, attaquant à la bombe ou à la roquette, lui aurait causé des dégâts considérables du fait de sa taille difficile à rater. Pour les tenir à distance, les concepteurs prévoient donc un armement antiaérien digne d'un croiseur de bataille, avec huit pièces de *2cm Flak 38*. Affichant une cadence de tir de 480 cps/min, ces tubes projettent des obus de 0,119 kg. Des valeurs qui demeurent insuffisantes pour détruire un appareil blindé, mais qui sont susceptibles de considérablement gêner la précision des bombardements. Là encore, leur positionnement n'est pas exactement connu. Pivotant sur 360° et possédant un grand débattement vertical, deux tourelles, placées aux angles arrière de la superstructure, auraient été armées chacune de deux tubes de *2cm*. Les quatre autres tubes auraient été montés dans quatre petites coupoles blindées disposées de part et d'autre de la plage moteur arrière, le long des flancs. Enfin, des quadruples *MG-151/20* de *2cm* (montés sous tourelle de *2cm Flakvierling auf Panther Fahrgestell*) supplémentaires auraient pu être greffés à l'arrière de la tourelle, de chaque côté. Cet emplacement aurait nécessité une certaine dextérité de la part des tireurs, obligés de suivre la trajectoire de leurs cibles tout en tenant compte des éventuels mouvements de la tourelle principale. Enfin, deux mitrailleuses lourdes *MG-151/15* de 15 mm auraient assuré la défense rapprochée face à l'infanterie, en étant intégrées à l'avant et à l'arrière de la caisse.



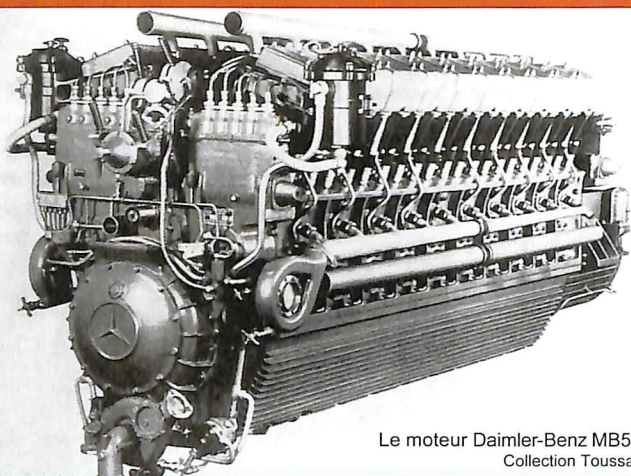
UN MÔLE DÉFENSIF ?

Sur l'*Ostfront*, le *Landkreuzer P. 1000* aurait pu être utilisé comme un môle défensif, en tenant plusieurs kilomètres de front. Pour faire face à l'aviation d'attaque au sol russe, des *Flakpanzer* lourds auraient suppléé les huit pièces de *2cm Flak 38*. Par ailleurs, des *Panzergranadiere* auraient tenu l'infanterie soviétique à distance, de manière à empêcher la pose de charges explosives sur le train de roulement. En arrière du front, un groupe de chars (Maus par exemple) aurait formé une réserve mobile afin de contre-attaquer les T-34/85 qui seraient parvenus à percer la zone de feu tenue par les *28cm*. Aussi puissants soient-ils, ces derniers ne possèdent évidemment pas une cadence de tir soutenue, et ce laps de temps aurait pu être mis à profit pour le contourner, d'où la nécessité d'appuyer le Ratte avec des chars mobiles.

ARMEMENT

Armement principal	2 canons de <i>28cm SK C/34 L/54,5</i>
Approvisionnement	200 projectiles
Armement secondaire	1 canon de <i>12,8cm KwK 44/L55</i> 2 mitrailleuses <i>MG-151/15</i> de 15 mm 8 pièces de <i>2cm Flak 38</i>
Approvisionnement	800 projectiles de 12,7 mm

LA MOTORISATION



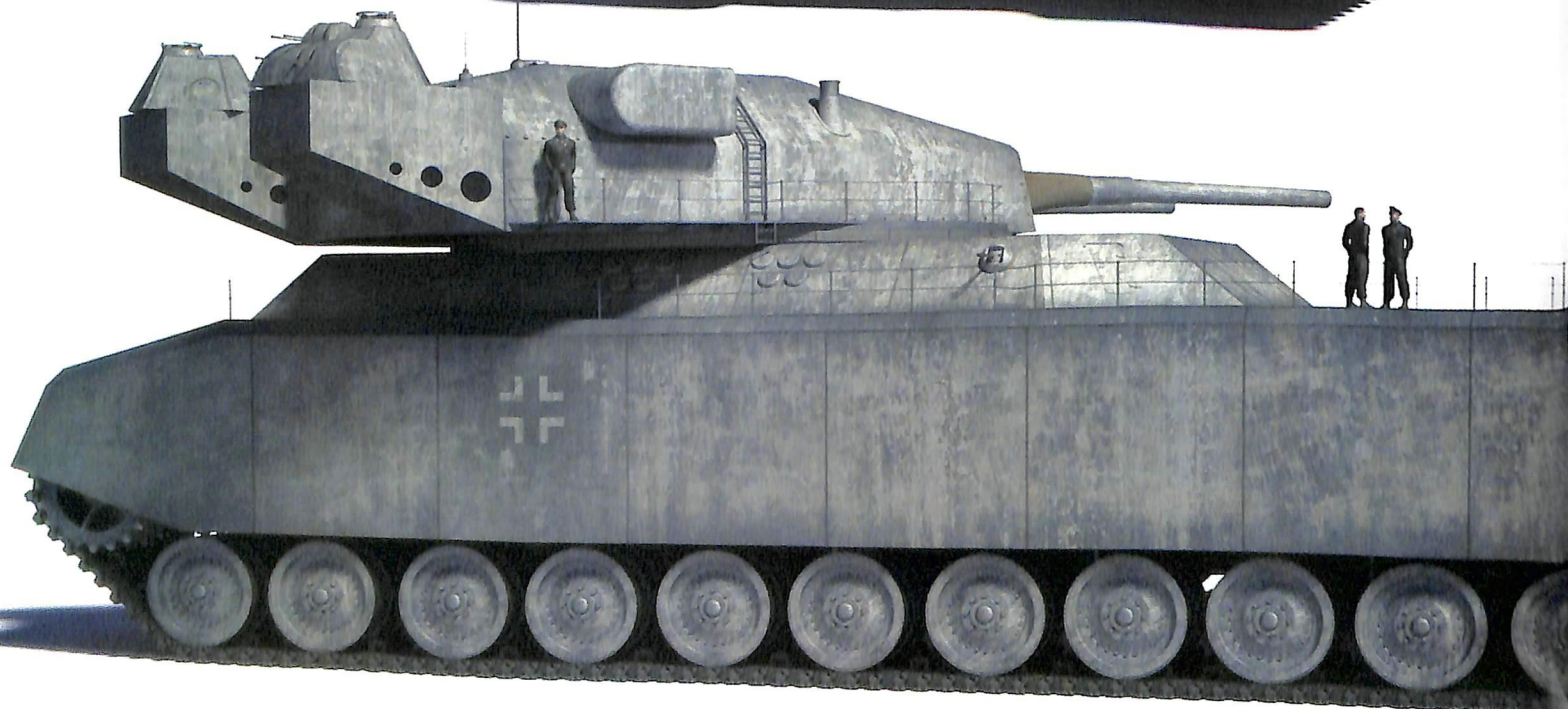
Le moteur Daimler-Benz MB501
Collection Toussaint

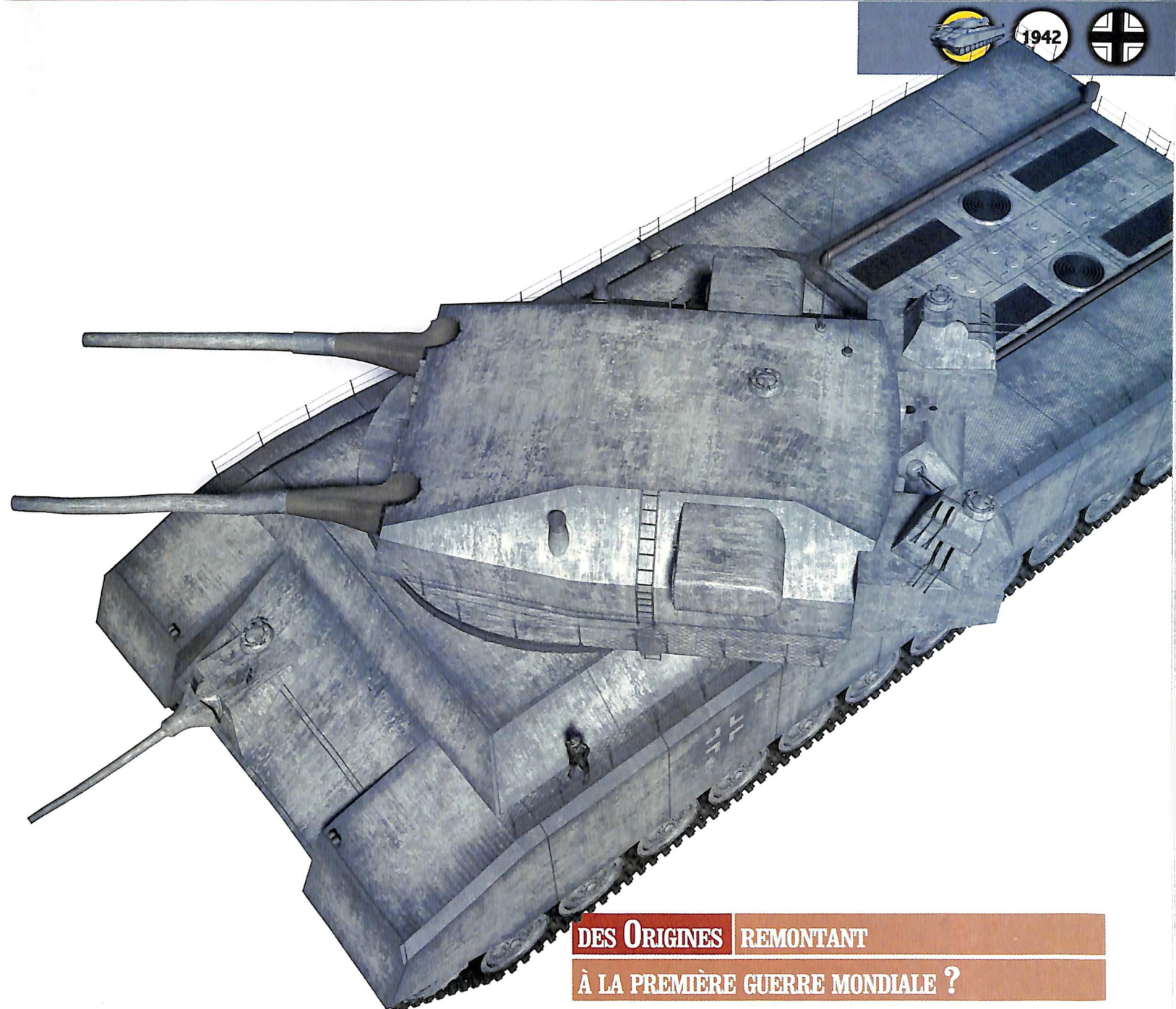
MOTORISATION & MOBILITÉ

Moteur	2 moteurs diesel de marine MAN V12Z32/44 à 24 cylindres ou 8 moteurs diesel de marine Daimler-Benz MB501 à 20 cylindres
Puissance	17 000 chevaux à 1 600 tr/min ou 16 000 chevaux à 600 tr/min



Propulser les 2 000 tonnes du *Landkreuzer P.1000 Ratte* dépasse largement les motorisations terrestres et même les blocs en provenance de l'aéronautique ne peuvent répondre à ce défi. Considéré comme un croiseur terrestre, il est presque « logique » de piocher dans les moteurs destinés à la Marine allemande. Ainsi, issus des entrailles des *U-Boote*, deux 24 cylindres diesel MAN V12Z32/44, développant chacun 8 500 chevaux à 1 600 tr/min, sont envisagés. En parallèle, une autre solution est avancée, avec l'installation de huit 20 cylindres diesel Daimler-Benz MB501, sortant 2 000 chevaux chacun à 600 tr/min. Cette fois, ce sont les *Schnellboote* (*S-Boote*) qui sont mis à contribution. Outre les 16 000 à 17 000 chevaux disponibles, ces blocs fonctionnant au gasoil auraient réduit les risques d'incendie. Là encore, il est difficile d'estimer les performances globales. Une vitesse de pointe de l'ordre de 44 km/h et une autonomie sur route de 190 km sont avancées. Le rapport puissance/poids (17 000 chevaux pour 2 000 tonnes) de 8,5 cv/t se situant en dessous de celui d'un *Jagdtiger* (700 chevaux pour 70,6 tonnes), cette estimation paraît optimiste. D'autant qu'il est probable que le choix final se serait porté sur l'option des huit diesels Daimler-Benz MB501, de « seulement » 16 000 chevaux, moins coûteux, affichant une fiabilité supérieure et plus facile à gérer.



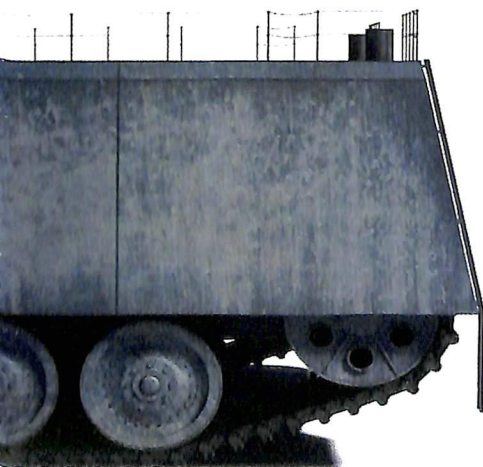


DES ORIGINES REMONTANT À LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE ?

L'idée d'un croiseur terrestre ne date pas du *Landkreuzer P.1000*. Déjà, durant la Première Guerre mondiale, les Britanniques théorisent des *Landships* (vaisseaux terrestres), à l'architecture et l'armement inspirés des *Dreadnoughts*. De ces réflexions découleront des projets comme l'*Independent A1E1*, dont un prototype est assemblé par Vickers. Long de 7,60 mètres, haut de 2,70 mètres et pesant 29 tonnes, il atteint la vitesse maximale de 30 km/h grâce à un moteur Armstrong Siddeley V12 de 370 chevaux. Le char est équipé de cinq tourelles. La principale accueille un canon de marine *Ordnance QF 3-Pounder* (47 mm) Vickers. Les secondaires sont équipées de mitrailleuses *O.303* (7,7 mm) Vickers. Bien que plus extrême par ses caractéristiques, le *Landkreuzer P.1000* plonge une partie de ses racines dans la boue des tranchées.

QUELLES SOURCES ?

Comme tous les engins n'ayant jamais dépassé le stade de la planche à dessin, les données sur le *Landkreuzer P.1000* sont des plus fragmentaires, voire sujettes à caution. Considéré comme un spécialiste des chars allemands, Walter Spielberger s'appuie sur la note de l'*Oberkommando des Heeres Auftrag* Nr. 30404 pour illustrer son ouvrage *Spezial-Panzerfahrzeuge des deutschen Heeres* (1998). Fritz Hahn, quant à lui, reprend un dessin de Krupp numéroté E-30404/1 du 29/12/1942 dans son livre *Waffen und Geheimwaffen des deutschen Heeres 1933-1945* (1987). ■





LES COMBATS DE CHARS PENDANT LA GUERRE DU KIPPOUR

Dans la nuit du 6 au 7 octobre 1973, la 43^e brigade blindée (BB) syrienne tente de contourner la ville israélienne de Kuneïtra par le sud. Avertie de cette manœuvre, la 7^e BB israélienne organise une embuscade. Quelques minutes plus tard, une colonne de 40 T-55 syriens bute sur cinq Centurion et est prise à revers par trois autres. Quarante-cinq minutes après le premier obus tiré, 20 chars syriens sont détruits. Deux heures plus tard, le reste du bataillon est anéanti. De son côté, la 7^e brigade n'a subi aucune perte. Un bilan qui peut en partie s'expliquer par différents facteurs.

▼ Des *Sho't Kal* montent en ligne lors de la guerre du Kippour. Cette désignation recouvre les Centurion modifiés par la greffe d'un canon L7 de 105 mm, en lieu et place du tube de *20-Pdr* (83,4 mm) d'origine anglaise, et d'un moteur Continental AVDS-1790-2A de 750 chevaux, remplaçant le bloc Meteor.



1973

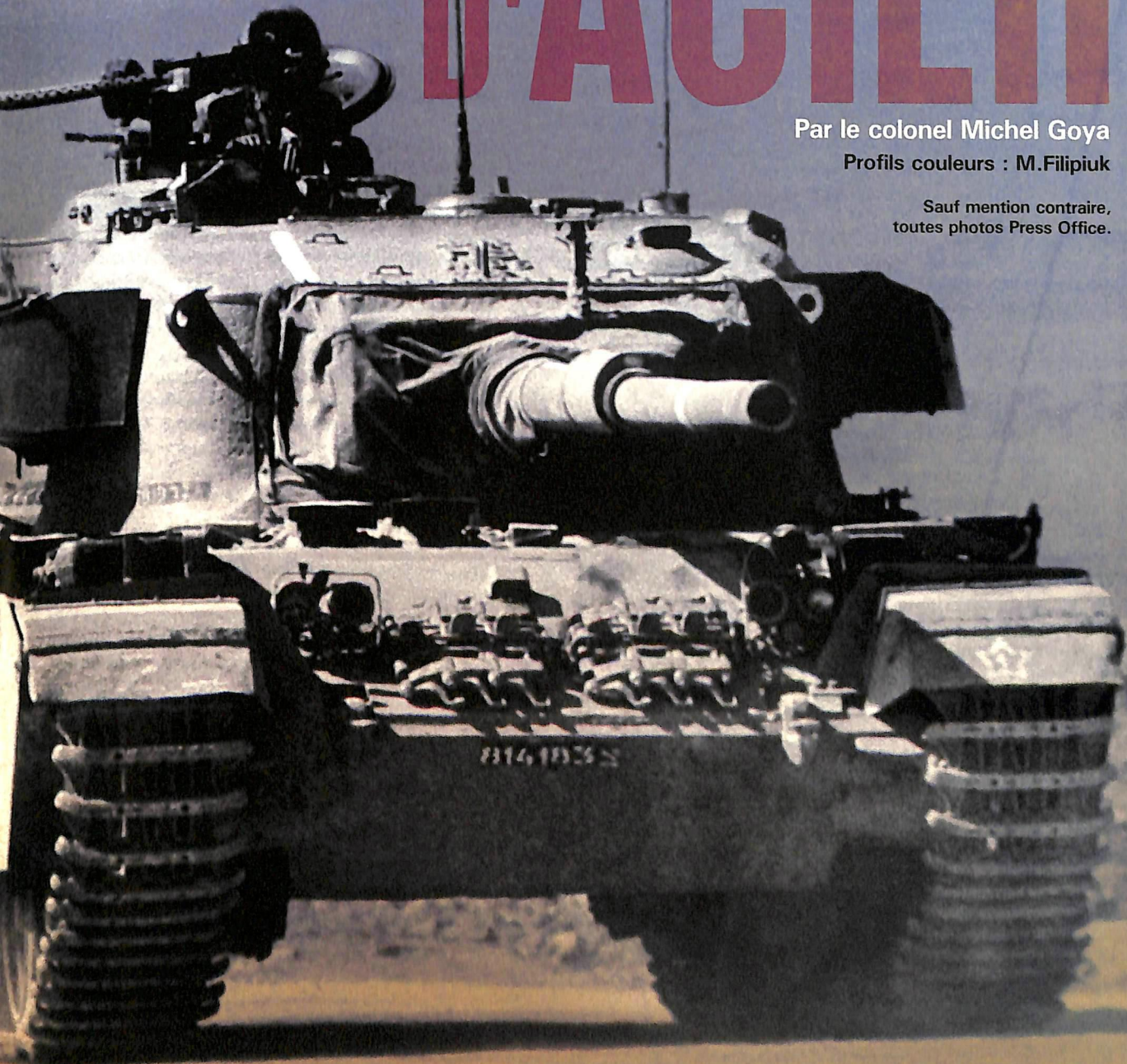


DUELS D'ACIER

Par le colonel Michel Goya

Profils couleurs : M.Filipiuk

Sauf mention contraire,
toutes photos Press Office.





Pendant la guerre du Kippour, les duels qui ont opposé les 1 850 chars israéliens aux 3 400 chars arabes ont abouti à 380 engins détruits parmi les premiers et 1 550 parmi les seconds. Cette performance est d'autant plus remarquable qu'elle a été obtenue en état global d'infériorité numérique, face à des équipages arabes courageux et servant des chars de même génération technique que ceux de Tsahal [1]. Cette supériorité est le résultat d'un très fort investissement qualitatif humain, qui a permis à la fois d'obtenir une haute valeur intrinsèque de chaque cellule tactique israélienne et d'être capable de les employer au mieux.

DES UNITÉS BLINDÉES AU TEMPO DIFFÉRENT

LE CORPS BLINDÉ ARABE

Le corps blindé arabe est constitué essentiellement de 2 400 T-54/55 (1 600 égyptiens et 800 syriens) et de 700 T-62 (respectivement 200 et 500). Ces modèles soviétiques sont très ressemblants, à l'exception de l'armement. Leurs dimensions réduites et le système d'émission de fumée par injection de gas-oil dans les pots d'échappement en font des cibles difficiles. Un bon moteur diesel, associé à un poids maximal de 40 tonnes et à de larges chenilles, procure également une bonne mobilité en tout-terrain. Le canon à âme lisse U-5TS du T-62 est, à l'époque, le plus puissant du monde, puisque l'absence de rayures, et donc de rotation de l'obus, permet de conserver aux projectiles une grande vitesse initiale jusqu'à l'objectif. L'obus flèche du T-62 peut alors transpercer tous les blindages frontaux existants bien au-delà de 2 000 mètres. Ce canon performant et le tube de 100 mm du T-54/55, plus médiocre, sont cependant desservis par de nombreux handicaps. Le débattement des canons est très faible en site négatif (- 4° contre - 8° à - 10° pour les chars israéliens). Pour pouvoir tirer en contrebas, leurs homologues arabes sont donc obligés de s'avancer sur les lignes de crête et de s'exposer dangereusement. Des commandes exclusivement manuelles et l'absence de plancher tournant en tourelle retardent considérablement les mouvements du canon. Le T-62 dispose d'un système éjecteur de douilles actionné par la culasse du canon qui se bloque fréquemment. La cadence

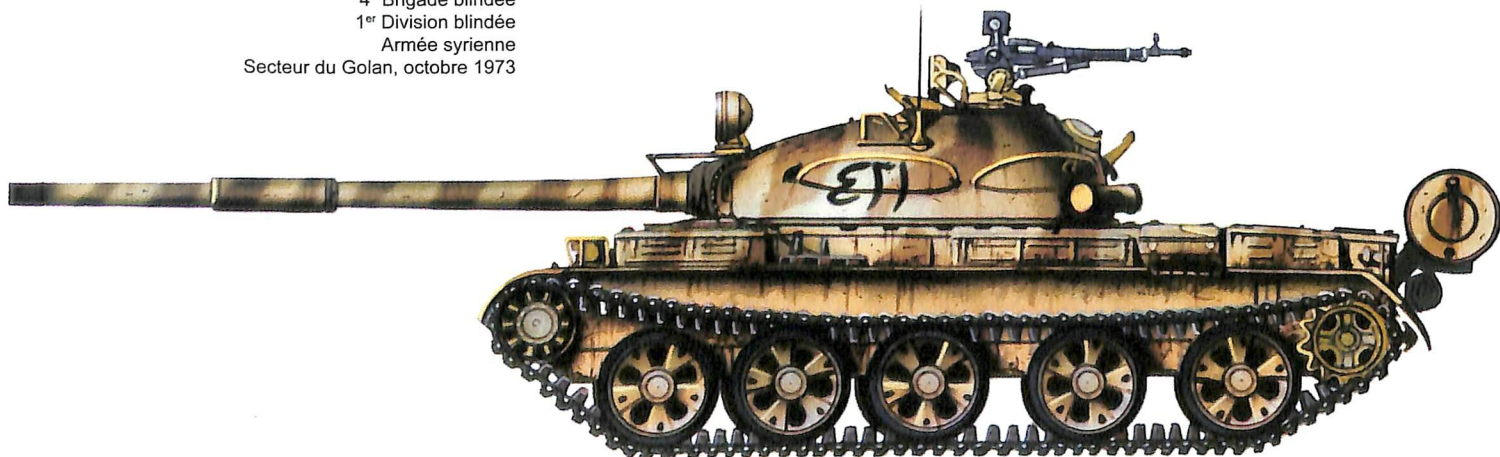


▲ Un T-55 syrien sur le plateau du Golan. Lors de la guerre du Kippour, les forces arabes alignent près de 2 900 T-54 et T-55. Leur tube de 100 mm possède une portée pratique de 1 000 mètres, soit un différentiel de 800 mètres par rapport à celle des canons L7 de 105 mm montés sur les blindés hébreux. Bien que contemporains des Centurion israéliens, ces chars moyens n'ont pas subi de campagne de modernisation aussi poussée et s'avèrent inférieurs aux Sho't (« fouet » en hébreu). Droits réservés

de tir est encore ralentie par le manque d'espace (il est pratiquement impossible d'approvisionner en roulant) et la position du chargeur à droite du canon qui oblige à introduire les obus de la main gauche. Au total, la cadence plafonne à trois ou quatre coups par minute. La faible dimension des chars limite la capacité d'emport à une quarantaine d'obus. L'ergonomie est particulièrement déplorable. L'espace en tourelle équivaut seulement aux deux tiers du volume des chars occidentaux. Cet espace réduit, associé à un manque total de confort, au claquement des trains de roulement « Christie » et à la chaleur, entraîne une usure rapide des équipages. Les systèmes optiques sont anciens (pas de télémètre) et complexes (une grille de visée par type d'obus), et surtout ils ne sont vraiment précis que jusqu'à 800 mètres. Pour avoir une bonne probabilité de coup au but au-delà de cette distance, il faut donc souvent grouper le tir de plusieurs chars sur un même objectif. La visibilité, tous volets fermés (ce qui est la norme soviétique en combat), est très mauvaise. De nuit, beaucoup d'engins bénéficient d'optiques infrarouges, mais celles-ci offrent trop peu de visibilité en profondeur pour être efficaces en tir. Les chars soviétiques ont également des vulnérabilités particulières. Les risques d'incendie sont accrus par des réservoirs extérieurs fixes et des carters en alliage de magnésium. La liaison caisse-tourelle est fragile sur le T-62, ce qui entraîne des « détourellages » fréquents lorsque le char est touché. L'acier des tubes de canons est

[1] Diminutif de Tsva Haganah Le-Israel, forces de défense d'Israël.

T-62 modèle 1960
4^e Brigade blindée
1^{re} Division blindée
Armée syrienne
Secteur du Golan, octobre 1973





1973



de qualité très médiocre. Le tube doit être changé après seulement 100 à 150 coups. Pour obtenir des chars légers et compacts, les Soviétiques ont sacrifié les blindages latéraux et arrière. Pour mémoire, les Arabes possèdent dans leur ordre de bataille des centaines de machines obsolètes (T-34/85, SU-100, T-10M, JS-3), que l'on retrouve parfois dans les bataillons de chars des brigades d'infanterie. Enfin, une brigade égyptienne est équipée de chars légers amphibies PT-76, utiles pour le franchissement du lac Amer, mais inaptes à l'affrontement blindé.

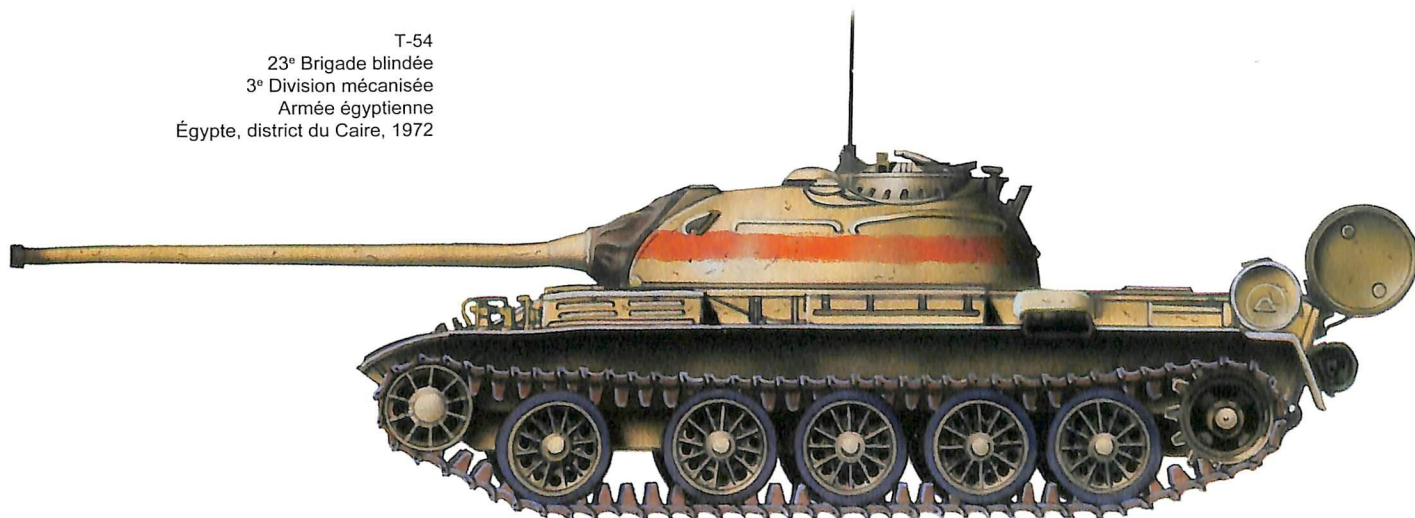
TSAHAL

De son côté, Tsahal dispose d'un parc plus hétérogène, avec des engins très divers, mais tous modifiés pour disposer d'une motorisation fiable et, pour la plupart, de l'excellent canon britannique de 105 mm :

▲ Bien que datant de la Seconde Guerre mondiale, 280 M4 Sherman sont encore alignés par le *Heyl Shirion* (composante blindée de l'Armée israélienne). Lourdemment modifiés par l'adjonction d'un canon de 105 mm, ils prennent l'appellation de M51. Cette variante affiche une portée effective de 1 000 mètres, et sa dotation en munitions s'élève à 55 projectiles. Des valeurs somme toute encore « dans le coup », mais son blindage de 100 mm est vulnérable aux tubes de 115 mm des T-62 et aux missiles antichars 9M14 Malyutka (AT-3 Sagger, dans la nomenclature OTAN).

le L7 *High Velocity*. L'ossature du corps blindé est constituée par les 150 M60, 450 M48 et surtout les 850 Centurion. Par rapport aux chars arabes, ces engins sont spacieux et bien protégés, surtout le Centurion. Ils disposent de plus de 60 obus de bonne qualité et d'optiques performantes (télémètres pour les M48 et M60), qui leur permettent d'utiliser à plein les qualités du L7, avec une portée pratique de 1 600 mètres. En deuxième échelon, se trouvent les 280 M50 et M51 Super-Sherman (qui ne sont pas équipés du L7) et les 120 T-54/55 récupérés et modifiés (Ti 67 Tirans). En résumé, les Israéliens bénéficient de trois supériorités techniques manifestes : une portée pratique supérieure de presque 800 mètres ; une cadence de tir presque double, avec un canon L7 très stable ; une endurance supérieure enfin, grâce à une ergonomie mieux étudiée, qui permet au système aux équipages d'être opérationnels plus longtemps.

T-54
23^e Brigade blindée
3^e Division mécanisée
Armée égyptienne
Égypte, district du Caire, 1972





L'ORGANISATION DES UNITÉS

La grande unité de chars est la brigade blindée. Les Israéliens en possèdent 16 (active et réserve), les Égyptiens 12 et les Syriens 11. Pendant le conflit, les Irakiens en engageront quatre et les Jordaniens deux autres. Chaque brigade arabe possède 95 chars, répartis en trois bataillons. La brigade blindée israélienne dispose de 115 engins, répartis également en trois bataillons, mais aussi d'un bataillon d'infanterie mécanisée et d'un escadron de reconnaissance. Un commandant de brigade israélien possède donc des moyens de renseignements supérieurs à ceux de son adversaire, ce qui contribue à lui donner un temps d'avance. Les bataillons blindés comptent une trentaine d'engins (31 côté arabe, 35 côté israélien) et sont organisés de la même façon en 3 escadrons de 10 ou 11 chars (3 pelotons de 3 plus 1 ou 2 engins de commandement). Un bataillon blindé est également rattaché à chaque brigade mécanisée (BM) et, pour les Arabes seulement, à chaque brigade d'infanterie. Les unités de chars ont donc des structures très ressemblantes dans les deux camps. Les conceptions d'emploi sont en revanche très différentes.

▲ Des Sho't Kal lors d'une parade militaire. En octobre 1973, les 850 Centurion modifiés forment l'ossature de Tsahal. Leurs tubes de 105 mm surclassent ceux des blindés soviétiques fournis aux Arabes, grâce à une allonge de 1 800 mètres (1 600 mètres pour le 115 mm du T-62). L'engin est toutefois moins mobile que ses adversaires, avec un rapport puissance/poids de 14,5 chevaux par tonne.

► En octobre 1973, le M51 est sur le déclin face aux derniers matériels soviétiques. Ainsi, sa puissance/poids de 11,5 chevaux par tonne le rend pataud en comparaison des 19,5 chevaux par tonne du T-62. Toutefois, les M51 rivalisent sans peine avec les 520 T-34/85 alignés par les Arabes. Il est vrai que la portée effective de leur canon de 85 mm a bien du mal à dépasser les 600 mètres.

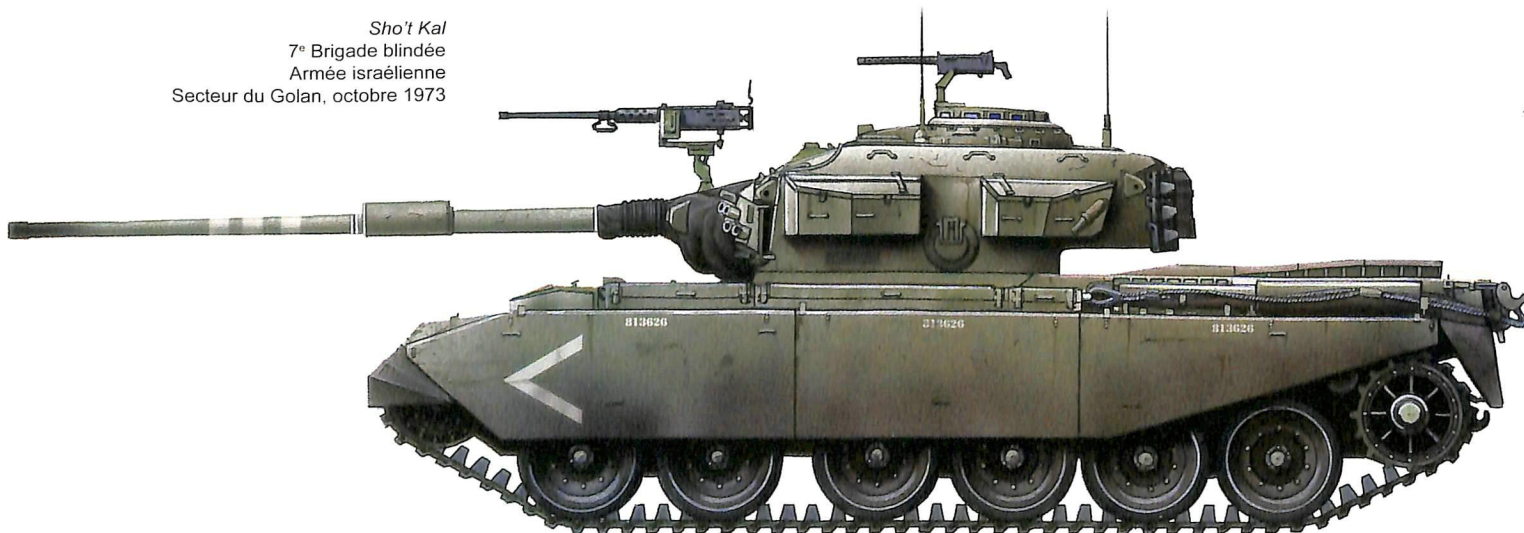
Chez les Arabes, à l'imitation des Soviétiques, la cellule tactique est l'escadron de 10 chars. Celui-ci agit d'un bloc, qui se déplace en colonne et combat en ligne. Le tir s'effectue le plus souvent par salves de peloton ou d'escadron. Tous les engins de ce bloc (voire du bataillon) sont sur le même réseau radio, ce qui facilite la diffusion des ordres. Ceux-ci sont oraux et souvent très simples. Pour éviter les encombrements sur le réseau radio, les chefs d'engin n'y ont pas la possibilité de parler, seulement d'écouter. Pour les Israéliens, le pion tactique de base est le peloton de trois ou quatre chars, et ce pion lui-même peut se fractionner en éléments d'appui et de manœuvre. Ce pion tactique est évidemment plus rapide à agir et réagir qu'un escadron complet. Un décalage similaire se retrouve aux échelons supérieurs. Un chef de bataillon israélien dispose

ainsi, à peu près, de l'expérience et des pouvoirs d'un commandant de brigade arabe. Il peut, par exemple, décider de sa propre initiative d'une contre-attaque immédiate, alors que son adversaire du même niveau hiérarchique ne le peut pas.

LE CHAOS ORGANISÉ ET LE PLAN

Une autre différence majeure réside dans l'approche de la gestion du champ de bataille et de son désordre. Pour les Arabes et leurs mentors soviétiques, la guerre est une « science exacte », et le brouillard de la guerre ne peut être réduit que par une planification précise et l'application de schémas simples et rigides. Cette méthode est adaptée à des armées qui possèdent peu d'officiers subalternes formés. Elle présente également l'avantage d'éviter la dispersion des efforts en concentrant les réserves sur des points clefs déterminés par le commandement supérieur. C'est « l'arrière qui pousse l'avant ». L'application du plan est rapide, mais sa modification en cours d'action est difficile. Considérant le vieil adage qui veut qu'« aucun plan ne résiste au contact avec l'ennemi », la méthode israélienne, baptisée *balagan meurgan* (« chaos organisé »),

Sho't Kal
7^e Brigade blindée
Armée israélienne
Secteur du Golan, octobre 1973

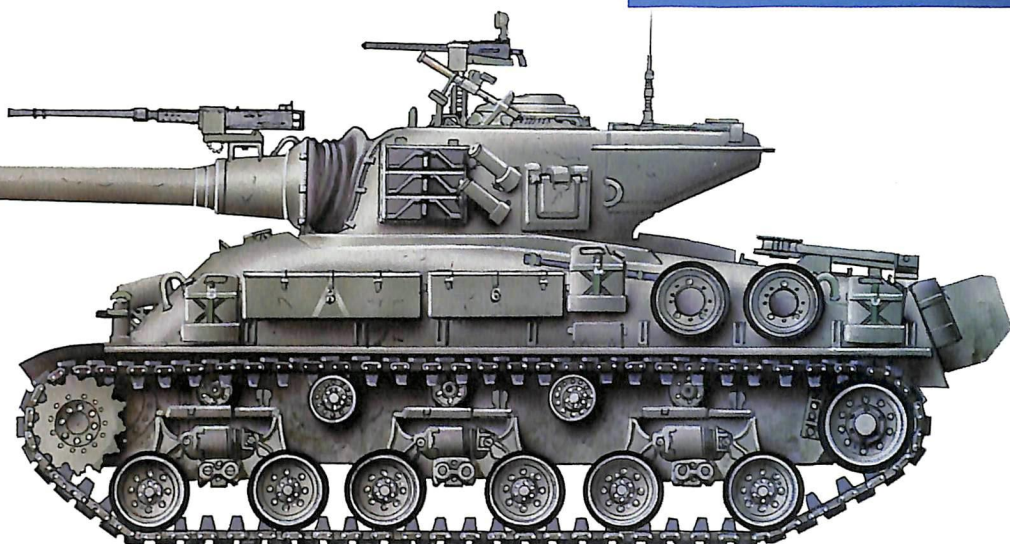




1973



M51
9^e Brigade blindée
146^e Division blindée
Armée israélienne
Secteur du Sinaï, octobre 1973



prône d'accorder la plus grande liberté possible aux échelons subalternes dans le cadre d'une intention clairement définie par le chef. Cette méthode ne néglige pas pour autant la préparation soignée des opérations. Cette approche, déclinée jusqu'aux plus bas échelons et bien adaptée au combat des chars, offre l'avantage d'une grande souplesse et la possibilité d'exploiter les opportunités du champ de bataille. Elle rejoint la culture commando de Tsahal, son esprit démocratique et la jeunesse de ses chefs. Après avoir commandé la brigade parachutiste à l'âge de 28 ans, Ariel Sharon « apprend le char » à 30 ans et commande une division blindée au combat à 39 ans. Cette méthode présente cependant des risques. Les efforts orientés par les unités de l'avant (« l'avant tire l'arrière ») ne sont pas toujours en accord avec l'intérêt global. Le système suppose une bonne coopération horizontale ; or, certains chefs prestigieux peuvent devenir incontrôlables et rivaux entre eux. Cela peut parfois même déboucher sur des combats fratricides, comme en 1956 à Um Katif entre les 37^e et 7^e BB israéliennes. Ces risques sont atténués par une forte expérience opérationnelle, mais aussi amplifiés par une trop grande confiance en soi liée aux victoires précédentes.

LA CAPACITÉ DE RÉSISTANCE

L'entraînement des tankistes arabes est sérieux, mais, suivant la méthode soviétique, repose sur de longues séances de simulateurs et l'apprentissage de procédures très méthodiques. Les équipages s'exercent peu sur leurs engins dans des conditions réalistes. Ces derniers ne sont pas assez fiables et la logistique est trop légère pour se permettre de nombreuses « sorties sur le terrain ». L'entraînement réaliste est, au contraire, une priorité israélienne. Outre l'initiative et l'agressivité propres à la doctrine du « chaos organisé », l'accent est mis sur la recherche de l'endurance et le tir en premier. L'endurance, c'est-à-dire la capacité pour l'unité à résister à l'usure des combats et à se reconstituer rapidement. Pour cela, on agit sur six axes d'efforts : la résistance physique des hommes, qui sont entraînés à combattre pendant trois jours et deux nuits d'affilée ; le confort des équipages dans les engins ; le blindage, privilégié à la vitesse, avec des ajouts passifs (patins de chenilles, plaques additionnelles) et actifs (des blocs d'explosifs pour repousser les charges creuses) ; une organisation très poussée des premiers soins et de l'évacuation des blessés.





Le même principe est appliqué aux engins. L'accent mis sur la capacité de réparation des unités (pièces vitales facilement accessibles et remplaçables ; formation des équipages ; unités de maintenance jusqu'au niveau du bataillon et de la compagnie ; ateliers de réparation bien équipés et abondamment pourvus en personnels qualifiés) permet de récupérer jusqu'à 50 % des engins dans les quelques jours qui suivent leur mise hors de combat et de reconstituer rapidement les unités blindées. Un gros effort est fait également pour réduire au maximum les absences dues aux approvisionnements en carburant et obus. Côté arabe, la pénurie d'infanterie dans les brigades blindées et le manque d'hélicoptères handicapent les capacités d'évacuation des hommes. La légèreté de la logistique et la pratiquement toute réparation sur le terrain, ce qui entraîne soit l'événement des chars soviétiques empêchent acuation, difficile, soit l'abandon du véhicule. Plus qu'en nombre total de chars, il faut donc compter en heures de présence au combat. Les unités blindées israéliennes peuvent rester longtemps en ligne, conserver une cohésion malgré des taux de pertes importants et se reconstituer rapidement.

LE TIR

L'intérêt du tir en premier avait été décelé pendant la Seconde Guerre mondiale. À cette époque déjà, on estimait qu'une force blindée combattant à 1 contre 2 mais tirant en premier avait plus de chances de l'emporter qu'une force combattant à 5 contre 1 mais tirant en second. Le tir est largement lié à l'acquisition des objectifs. Un char à 2 ou 3 kilomètres de distance est une très petite cible, surtout lorsqu'on observe depuis l'intérieur d'une tourelle. De ce fait, la doctrine israélienne exige que le chef de char commande avec le buste à l'extérieur de la tourelle. En revanche, les Arabes, conformément à la doctrine soviétique, restent tous à l'intérieur, tapes fermées. Commander un char depuis l'extérieur entraîne de lourdes pertes, mais d'après l'armée de Terre américaine, cela rend l'engin deux fois plus efficace que celui dont le chef est à l'intérieur. Les Israéliens ont rapidement découvert que la trajectoire de leur obus flèche APDS (*Armored Piercing Discarding Sabot*) était suffisamment droite jusqu'à 1 600 mètres pour qu'il ne soit pas utile de connaître avec précision la position des objectifs jusqu'à cette distance. Les équipages israéliens abandonnent donc généralement la procédure classique d'estimation précise de la portée de la cible, y compris au télémètre, pour un tir rapide à la « hausse de combat ». En combat mobile, ils préfèrent tirer vite et court et régler à l'impact ou au traceur. En combat statique, la portion visible du char adverse est insuffisante pour télémétrer avec précision sans risquer de perdre trop de temps. L'estimation visuelle des distances et de nombreuses séances de tirs sont donc



▲ Un biréacteur SO-4050 Vautour d'origine française survole des Centurion, sans doute durant la Guerre des Six jours de 1967. Progressivement, les premiers sont remplacés par des F-4 Phantom américains et les deuxièmes par des... Centurion ! Preuve de l'excellente conception du blindé britannique.

privilegiées. Le délai moyen obtenu entre l'acquisition et le premier coup ne dépasse pas 12 secondes, et certains équipages ont une cadence de tir supérieure à 8 coups par minute. En termes de combat aérien, les Israéliens bénéficient, du simple char jusqu'à la brigade, de cycles de décision et d'action plus courts que ceux de leurs adversaires.

TSAHAL SUR LA DÉFENSIVE DANS LE GOLAN (6-7 OCTOBRE)

L'ORGANISATION DÉFENSIVE

Le plateau du Golan est un rectangle d'environ 60 kilomètres de long sur, au maximum, 25 de large (une heure de déplacement en char), à une altitude variant entre 800 et 1 000 mètres.

Sa possession permet, à l'ouest, de dominer la plaine du Jourdain et de tenir à portée d'artillerie une bonne partie du nord d'Israël et, à l'est, de déboucher sur la plaine de Damas. Au nord de Kuneïtra, le sol volcanique est dépourvu de toute végétation et cloisonné par des tertres volcaniques souvent abrupts. Il existe un axe principal de pénétration de Kuneïtra au pont Benot Jacov, le point clef pour entrer en Israël, et un axe secondaire, plus au nord. La partie Sud du plateau offre plus de possibilités de manœuvre, autorisant même des déploiements hors des routes. Le point clef de Rafid, sur la ligne de cessez-le-feu, propose deux axes de pénétration : un vers le nord-ouest en direction du pont Benot Jacov et un vers le sud en direction du lac Tibériade. La défense israélienne est organisée de la manière suivante :

- Un observatoire sur le mont Hermon, au nord du Golan, qui offre des vues sur l'ensemble de la région entre la Méditerranée et Damas.





1973



- Une ligne de défense parallèle à la ligne de cessez-le-feu, avec 12 petits points d'appui, des champs de mines et des obstacles. Cette première ligne a pour objet de renseigner sur les axes d'effort ennemis et de canaliser les Syriens sur des « zones de feu ».

- Ces zones sont barrées par trois fossés antichars de plusieurs kilomètres de long et d'une dizaine de mètres de large et placées sous le feu d'un échiquier de positions de tir organisées le long des tertres volcaniques, parallèles à la frontière.

- En arrière de ces deux lignes, le réseau routier a été secrètement aménagé pour permettre une montée rapide des renforts. La route de l'ancien oléoduc, parallèle à la ligne de défense, permet des mouvements de rocade.

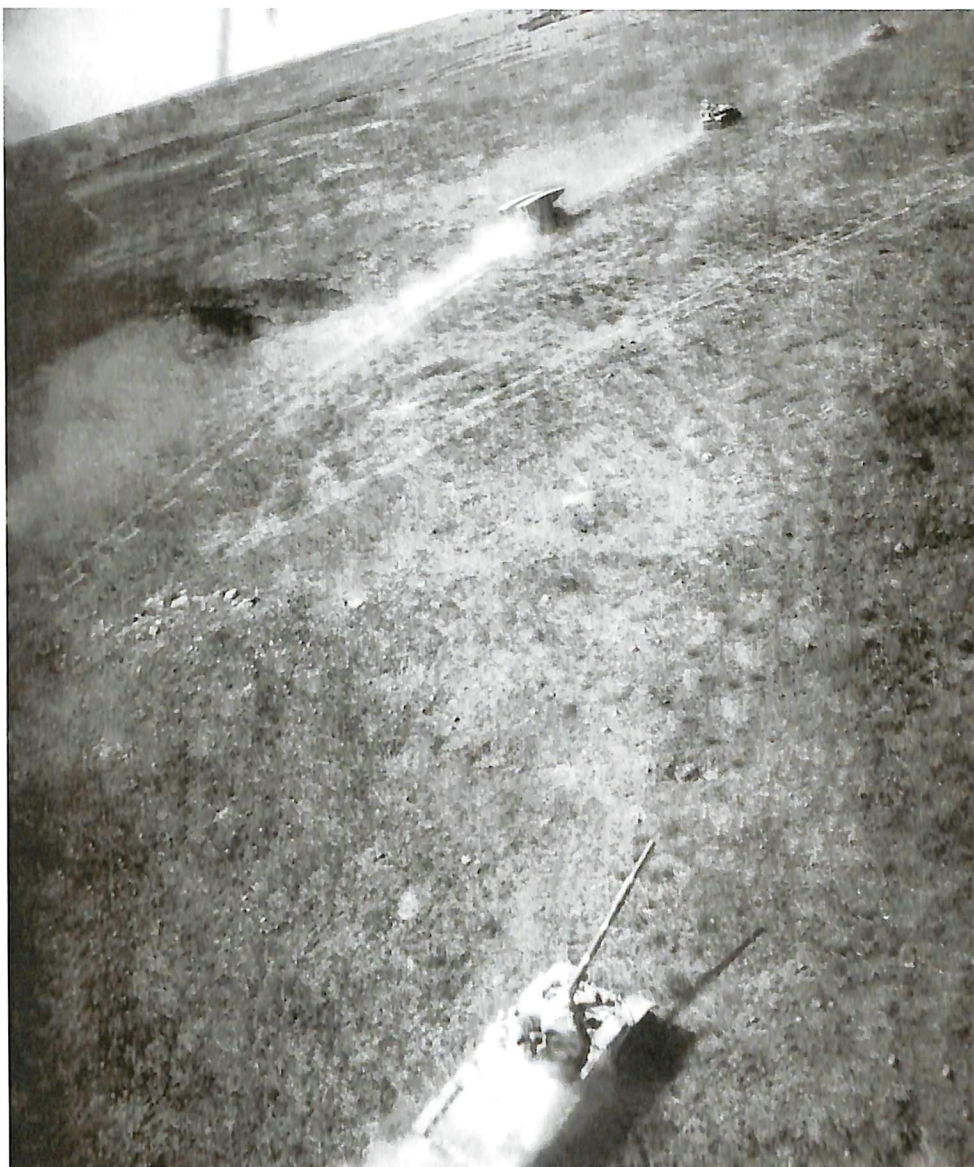
Le dispositif est occupé essentiellement par 177 Centurion répartis dans deux brigades blindées : la 188^e au sud et la 7^e au nord. Leur mission générale est d'empêcher les forces syriennes d'atteindre les ponts du Jourdain avant le 8 octobre, date d'arrivée des premiers renforts.

L'EMPLOI DES CHARS PAR LES SYRIENS

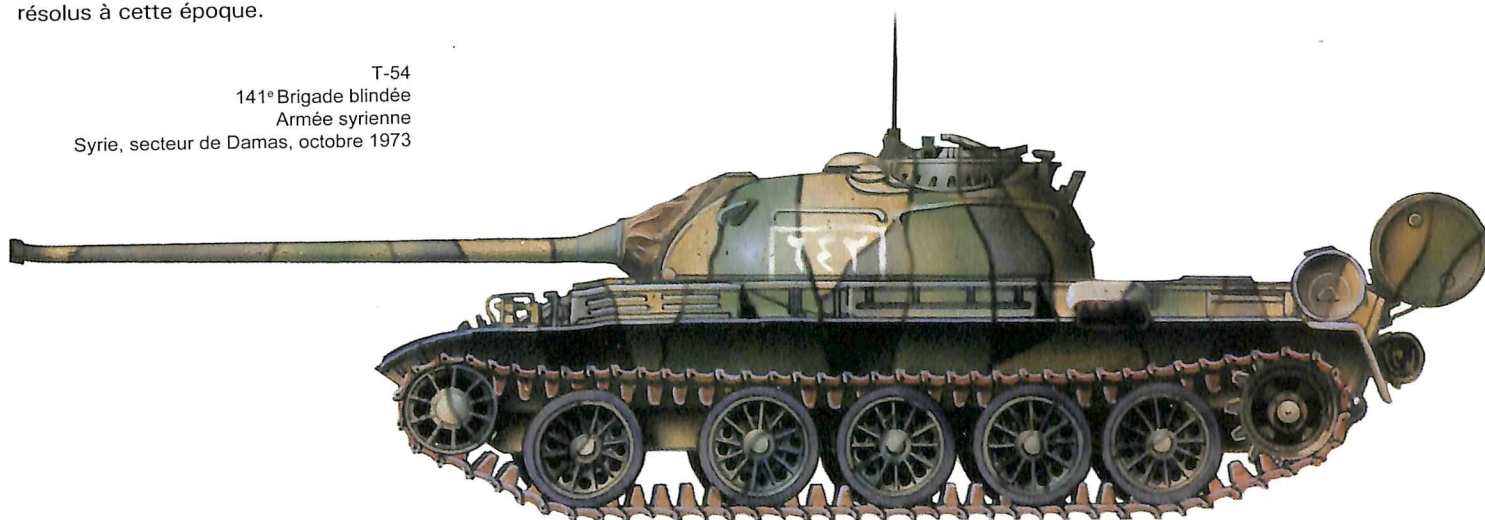
Les chars syriens sont répartis en deux échelons d'attaque. Le premier est constitué de trois divisions d'infanterie (avec 770 blindés), et sa mission est de s'emparer de la ligne de défense israélienne de façon à offrir un débouché à une force d'exploitation composée de deux divisions blindées (DB) équipées de T-62 (3^e DB au nord, 1^{re} DB au sud). Ce deuxième échelon (580 chars) doit s'emparer des ponts sur le Jourdain avant l'arrivée des renforts ennemis et permettre de tenir le Golan jusqu'à la fin des négociations internationales. Ces forces bénéficient :

- de la surprise stratégique,
- de la neutralisation des appuis feu aériens israéliens grâce à un rideau dense de missiles antiaériens (deuxième surprise pour les Israéliens),
- d'une grande motivation des personnels (troisième surprise),
- de l'action de commandos infiltrés dans le dispositif avec des moyens antichars modernes,
- d'appuis feu aériens et d'artillerie massifs.

En revanche, cette opération est complexe, et les états-majors syriens, contrairement à leurs adversaires, n'ont aucune expérience de l'emploi offensif de grandes unités blindées-mécanisées. La coopération des différentes Armes pose de nombreux problèmes, que les Soviétiques eux-mêmes n'ont pas toujours résolus à cette époque.



▲ T-62 syriens photographiés par l'armée de l'Air israélienne sur le plateau du Golan en octobre 1973. Les armées arabes en possèdent près de 700. Sont également visibles des chenilles de pontage, sans doute destinées à faciliter le passage d'un fossé antichar. VIA AISO



T-54
141^e Brigade blindée
Armée syrienne
Syrie, secteur de Damas, octobre 1973



L'ATTAQUE SYRIENNE

Le 6 octobre à 14 heures, un formidable tir de préparation d'une heure précède l'assaut des trois divisions de la première vague. La prise de contact est l'occasion d'un désordre épouvantable dans les 7^e et 9^e divisions syriennes. Les entassements de véhicules devant les fossés antichars forment des cibles de choix pour les unités de Centurion qui exploitent à fond leur allonge de tir supérieure. Au sud, la 5^e division, mieux organisée, parvient, après plusieurs heures de combat, à s'emparer de la ligne de défense israélienne et à percer. Le 6 au soir, il reste une cinquantaine de chars à la 188^e brigade israélienne pour faire face à deux divisions d'infanterie et à la 1^{re} DB (230 T-62), qui entre en ligne pour s'emparer du carrefour stratégique de Nafakh, au centre du Golan, et du pont Benot Jacov. Dans la nuit du 6 et la matinée du 7, la situation est extrêmement difficile pour les Israéliens et n'est sauvée

▲ et ▼ Cimetière de T-62 syriens après la bataille du 6 octobre 1973 près de Tel-Git. Après avoir tenté de poser des ponts portés par des MT-55, des bulldozers sont utilisés pour combler le fossé, comme l'atteste le remblai à droite du cliché. Les Israéliens surnomment cet affrontement « la vallée des larmes », car les équipages d'une quarantaine de Centurion y ont affronté jusqu'à la mort près de 500 chars arabes de tous types. En dépit d'un rapport de force catastrophique, les tankistes israéliens sont parvenus à rétablir une situation qui semblait désespérée, bien aidés en cela par l'explicite arrêt de l'offensive syrienne, dont les raisons sont encore débattues de nos jours. Droits réservés

que par l'acharnement de petits groupes *ad hoc* qui dépassent rarement le niveau du peloton. Le 7, en fin de matinée, la 679^e BB israélienne, mobilisée la veille, précède de peu les Syriens sur le Jourdain et remonte vers Nafakh, en menant un combat de rencontre avec la 1^{re} DB.

Au nord, la situation reste bloquée jusqu'à l'attaque de la 3^e DB syrienne, le 9 au matin. Les combats sont furieux. Les Syriens s'emparent de la ligne de défense, mais sont repoussés une première fois par la contre-attaque improvisée d'un bataillon. À midi, la 7^e BB syrienne est réduite à une quinzaine de chars servis par des équipages épuisés. Les Syriens, renforcés par la brigade blindée de la Garde républicaine, lancent une nouvelle attaque, qui est stoppée *in extremis* par l'arrivée du groupement Yossi, formé de 13 chars récupérés dans les ateliers de réparation et servis par des équipages de blessés. À 13 heures, les Syriens se replient et renoncent à toute nouvelle offensive dans ce secteur. La contre-offensive israélienne a déjà commencé.



LES RAISONS DU SUCCÈS DÉFENSIF ISRAËLIEN

À 1 contre 6, cinq bataillons de chars israéliens ont enrayé l'attaque de dix brigades blindées et quatre brigades mécanisées. Le bilan général des duels de chars s'établit à 300 à 400 blindés syriens détruits pour 80 israéliens. Ce succès, obtenu, rappelons-le, sur un adversaire courageux et bien équipé, s'explique avant tout par les facteurs humains. Les équipages israéliens ont fait preuve de trois qualités majeures :

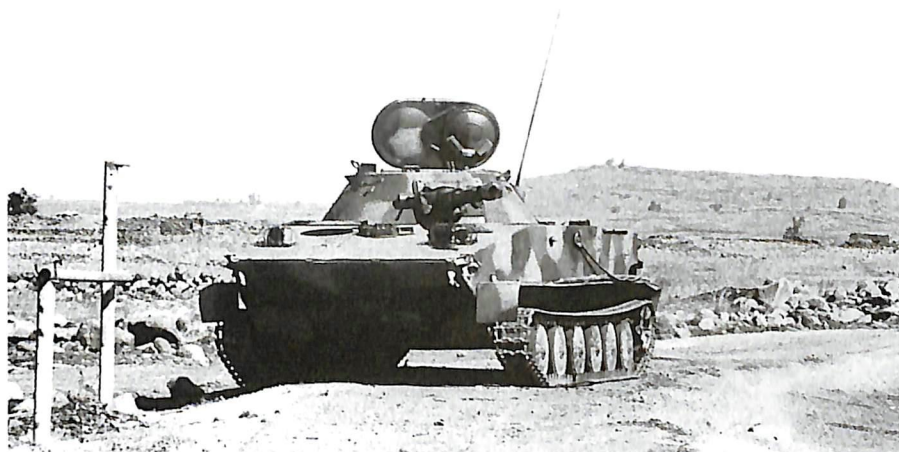
- **L'endurance et le sens du sacrifice :** la 188^e brigade termine les combats avec 6 chars, soit un taux de pertes de plus de 95 %. Son chef et son adjoint ont été tués ainsi que 150 tankistes ; 90 % des officiers sont hors de combat. Une unité peut donc se battre



1973



LES CONCEPTIONS D'EMPLOI DES CHARS



au-delà des 60 % de pertes, considérés habituellement comme le seuil de destruction.

- **La capacité à créer des unités ad hoc** : des pelotons ont été formés avec des chars récupérés dans les ateliers de réparation et des équipages composés de permissionnaires (dont un officier venant de l'Himalaya) ou de blessés. Souvent, ces hommes ne se connaissent pas, n'ont jamais servi sur les chars dans lesquels ils montent et ne disposent pas de la dotation complète en obus. Ils réalisent pourtant des prouesses. À plusieurs reprises, l'intervention énergique d'une poignée d'hommes sur des points clefs du terrain ou à des moments critiques a sauvé la situation.

- **L'initiative** : dans les deux brigades israéliennes, et plus particulièrement au sud, la doctrine du « chaos organisé » a fait ses preuves, dans des conditions que personne n'avait prévues. Connaissant la situation générale, les unités, souvent dispersées, n'ont pas attendu les ordres pour agir suivant un mode d'action simple : le harcèlement permanent jusqu'à épuisement.

Les Syriens, de leur côté, ont eu du mal à gérer les opérations interarmes complexes, en particulier de nuit, et ont surestimé leur capacité à affronter les unités blindées israéliennes en combat mobile.

▲ Un PT-76 syrien abandonné sur le plateau du Golan, près d'Ein Zivan. Les armées arabes alignent 145 exemplaires de ce char amphibie doté d'un canon de 76 mm. Droits réservés

▼ T-62 syrien hors de combat, recouvert d'un camouflage trois tons. Certains engins voient les différents coloris séparés par un trait noir. Notez les croix rouges apposées par les Israéliens pour faciliter le comptage des épaves. Droits réservés

Comme dans le Golan, la défense israélienne comprend une ligne de fortins, le long du remblai de la ligne « Bar-Lev », et trois brigades blindées échelonnées en profondeur. Celles-ci sont censées, au mieux, réduire toute tête de pont par des attaques immédiates ou, au pire, tenir le canal sous le feu en attendant les divisions de renfort. Les Égyptiens ont adopté une approche plus prudente et réaliste de l'emploi des blindés que les Syriens. L'attaque est aussi organisée en deux échelons. Dans un premier temps, cinq divisions d'infanterie renforcées de 14 bataillons de chars doivent s'emparer du canal et s'installer en position défensive à une quinzaine de kilomètres sur la rive Est du canal de Suez. Mais, à la différence de leurs alliés, les Égyptiens n'envisagent pas de lancer leur « épée » (2 divisions blindées et 3 divisions motorisées) pour exploiter le succès initial. La conquête de ce gage territorial leur paraît suffisante pour négocier par la suite en position de force, et ils préfèrent éviter, au moins dans un premier temps, les combats mobiles de chars. Pour faire face aux attaques des blindés israéliens qui ne manqueront pas de survenir, les Égyptiens font confiance à une solide ligne de défense combinant missiles antichars Sagger (avec une portée de 3 000 mètres), chars enterrés et, enfin, sections d'infanterie équipées de lance-roquettes RPG-7.

TSAHAL SUR LA DÉFENSIVE DANS LE SINAI (6-14 OCTOBRE)

LE SINAI

Le Sinaï présente un tout autre visage que le Golan. La zone d'opérations est très profonde (200 kilomètres), ce qui exclut pratiquement la perspective pour l'Armée égyptienne d'atteindre le territoire israélien. Inversement, cette profondeur profite au défenseur, en lui donnant de l'espace et du temps. Cet espace est barré, du nord au sud, par deux obstacles. Le premier est le canal de Suez, large, en moyenne, de 150 mètres sur une longueur de 175 kilomètres. Sur la partie orientale, le canal est bordé d'une série de dunes qui peuvent culminer à 50 mètres. La deuxième barre, à 65 kilomètres plus à l'est, est formée par le plateau du Sinaï. Celui-ci s'élève brutalement à plus de 1 000 mètres et ne peut être traversé que par des passes dont les plus importantes sont Mitla et Giddi. Le Sinaï est traversé d'est en ouest par quatre axes et du nord au sud par trois routes : une adjacente au canal, une autre plus à l'est de quelques kilomètres (« route de l'artillerie ») et la dernière est à 20 kilomètres plus à l'intérieur.





L'ensemble est appuyé par une puissante artillerie et protégé des avions par une « ombrelle » de missiles sol-air. Cette doctrine prudente exploite les défauts du « chaos organisé », accentués par une trop grande confiance des Israéliens, et s'appuie sur une préparation particulièrement méthodique.

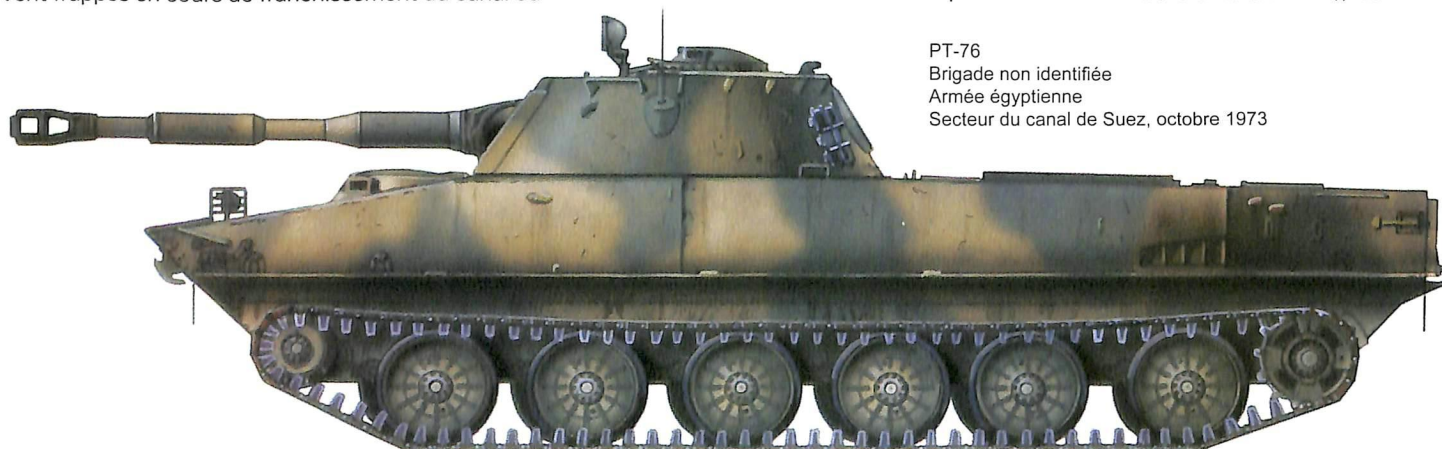
LE SUCCÈS INITIAL DES ÉGYPTIENS

Le franchissement du canal par les divisions égyptiennes est remarquable. En revanche, confondant agressivité et précipitation, les Israéliens multiplient les attaques improvisées le long du front, et toutes se brisent sur les défenses antichars. Le soir du 7 octobre, la division Mendler a perdu 194 chars, et sa 14^e BB est anéantie. Les Égyptiens, de leur côté, ont perdu une centaine de chars, souvent frappés en cours de franchissement du canal ou

▲ Un M60A1 israélien « emprunte », au sens propre comme au sens figuré, un pont égyptien posé sur le canal de Suez. Lors de la guerre du Kippour d'octobre 1973, le *Heyl Shirion* engage 450 M60A1 vendus par les États-Unis. Ils sont renforcés par 150 exemplaires de M48, précédemment fournis par la République fédérale d'Allemagne.

lors de la mise en place sur la rive Est. Le 8 octobre, la division israélienne Adan, arrivée en renfort, attaque à son tour et est repoussée avec pertes (73 chars). Dans l'après-midi, avec deux brigades blindées et deux brigades mécanisées, les Égyptiens lancent à leur tour une attaque limitée, qui leur permet de s'emparer de certains points clés du terrain. Du 9 au 13 octobre, la situation se fixe sur le terrain, mais les Israéliens, qui ont atteint désormais la parité en nombre de chars (800 engins de part et d'autre), parviennent à développer des méthodes pour contrer les armes antichars de l'infanterie égyptienne. Les missiles Sagger étant désormais souvent neutralisés par l'artillerie et les mitrailleuses lourdes israéliennes, les chars égyptiens se trouvent de plus en plus souvent en première ligne, et, dans ces duels, la supériorité israélienne s'affirme de plus en plus avec le temps. Durant cette période, malgré quelques succès (la 14^e BB égyptienne repousse la 460^e BB de la division Adan), les Arabes

PT-76
Brigade non identifiée
Armée égyptienne
Secteur du canal de Suez, octobre 1973





1973



perdent 200 chars contre une cinquantaine seulement pour leurs adversaires. La situation bascule lorsque les Égyptiens tentent une grande offensive blindée pour aider l'allié syrien défaillant.

▲ Un Centurion israélien traverse le canal de Suez, marquant ainsi la défaite de l'Armée égyptienne dans le Sinaï. Engagés dans une des plus intenses batailles de chars du conflit, voire de l'histoire de la guerre mécanisée, les Centurion de Tsahal exterminent une partie des blindés d'Anouar el-Sadate (1918-1981). En quelques heures, plus de 300 blindés ennemis vont partir en fumée sous les obus-flèches des canons de 105 mm israéliens. Dans un même temps, sur les rives du Grand Lac Salé, une centaine de T-62 sont détruits, sans que le *Heyl Shirion* ne perde un seul char ! Véritables « bêtes de guerre », les *Sho't* combattront encore au Liban en 1982, puis dans les territoires occupés palestiniens, avant d'être réformés dans les années 1990 au profit du Merkava, de conception nationale.

une ligne de coup d'arrêt ou une nasse d'embuscade pour briser tout assaut, en l'accompagnant souvent d'une attaque de flanc.

LA BATAILLE DE CHARS DU 14 OCTOBRE

À l'aube du 14 octobre, avec l'appui de l'artillerie, les Égyptiens lancent 6 brigades blindées (525 chars) à l'assaut des positions ennemies sur l'ensemble du front du Sinaï. La défense israélienne dispose de missiles TOW fournis par les Américains et de l'appui de l'aviation, qui agit hors de la couverture des missiles sol-air. Sa défense est cependant structurée autour des escadrons de chars. Les unités de Tsahal frappent systématiquement les « blocs de chars » entre 1 500 et 2 000 mètres, avant de se replier sur une nouvelle « nasse » aménagée quelques kilomètres en arrière. Ils profitent ainsi de la profondeur du champ de bataille, contrairement au Golan. À 15 heures, l'offensive est brisée, et les Israéliens organisent une contre-attaque générale. La plus grande bataille blindée depuis la deuxième guerre mondiale se termine donc par un désastre pour les Égyptiens, qui perdent 264 chars en 10 heures (50 % de pertes), soit autant que depuis le début du conflit. Du côté des Israéliens, les chiffres oscillent autour de la quarantaine, dont une bonne partie est rapidement réparée. Pendant toute cette période, il y aura finalement eu peu de combats mobiles entre grandes unités de chars, mais plutôt une succession d'attaques et de défenses, où l'allonge des armes a joué le premier plan. Dans les rares combats de rencontre, c'est presque toujours la première unité qui s'est installée en défensive sur une position favorable qui l'a emporté. Mieux renseignés et plus réactifs, dotés de capacités d'enfouissement, les Israéliens sont en mesure de monter rapidement

TSAHAL À L'OFFENSIVE

COMBATS DE CHARS AU NORD

La contre-offensive israélienne débute dès le matin du 8 octobre au sud de Kuneïtra, avec deux divisions regroupant au total quatre brigades blindées et 330 chars. Les brigades bénéficient d'une logistique proche, de leur appui feu organique et d'un réseau routier bien préparé et inconnu des Syriens. Grâce à la capacité de reconstitution des unités israéliennes, la 7^e BB, réduite, est à nouveau à effectifs presque complets dès le 11 octobre. Du côté syrien en revanche, les cinq brigades blindées restantes (480 chars) sont usées. Les deux divisions israéliennes mettent deux jours pour briser tous les môles défensifs et les quelques contre-attaques syriennes. Le 10 octobre, les Israéliens sont revenus sur la ligne de cessez-le-feu. Le 11 octobre, l'Armée israélienne pénètre sur le territoire ennemi avec quatre brigades blindées (320 chars) et perce facilement les lignes défensives syriennes, jusqu'à parvenir à portée d'artillerie de Damas dès le lendemain. L'Armée syrienne est complètement désorganisée et n'est sauvée que par l'intervention des alliés arabes. Du 13 au 20 octobre, le sud de la poche formée par les Israéliens en Syrie est attaqué par la 3^e DB irakienne et la 40^e brigade jordanienne (avec 90 chars Centurion). Les Israéliens renoncent à s'emparer de Damas, renforcent le Sinaï et se contentent de tenir la poche avec quatre brigades blindées, dotées de missiles TOW.



◀ Sous les appareils photos de journalistes, une colonne de M60A1, ou Magach 6, de l'Armée israélienne, quitte la rive Ouest du canal de Suez dans le cadre du désengagement de 1974.



► Un Sho't dépasse des blessés israéliens. Empoussiéré, l'engin arbore un camouflage vert qui était généralement employé en octobre 1973. Usure et saleté rendent parfois difficile l'exacte observation de la nuance de vert. En ce qui concerne la couleur « sable », l'Armée israélienne l'utilisait largement en 1956 et pratiquement jamais par la suite, sauf à de rares exceptions, comme sur trois M48 en 1973, dont le profil est représenté dans ce numéro.

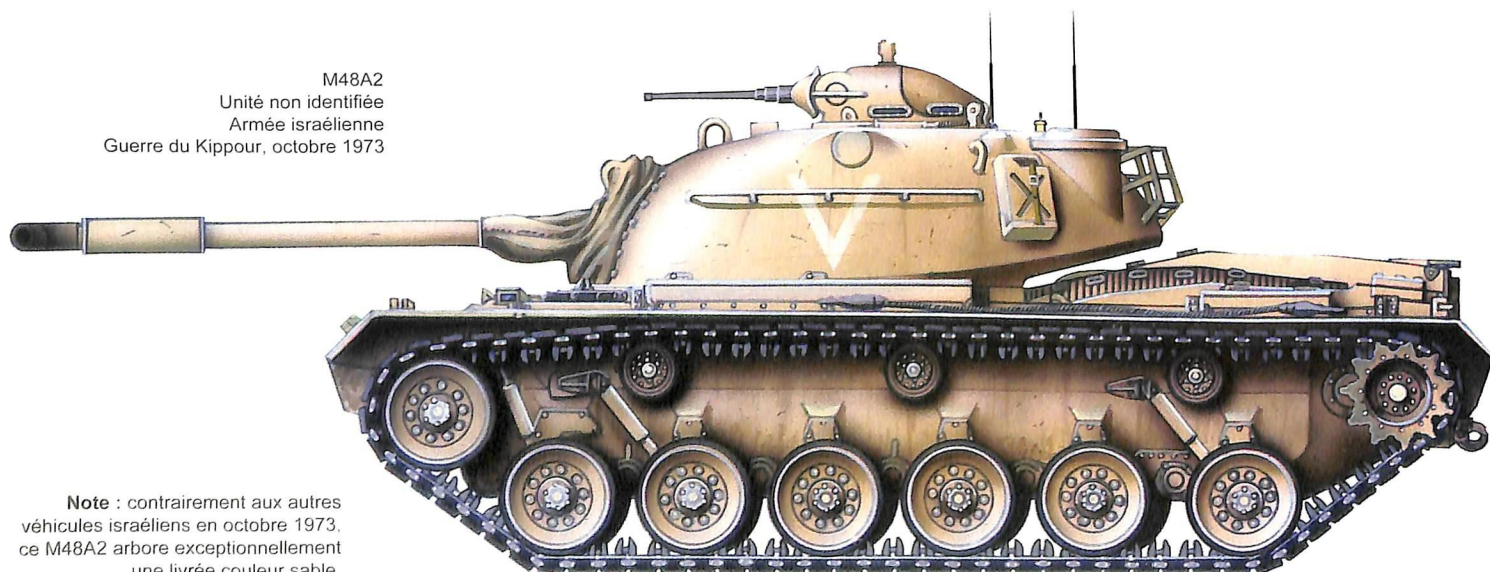
Les combats sont très violents, et la situation est souvent critique, mais la ligne tient bon. Les attaques alliées et l'aide soviétique (300 chars fournis) ont permis aux 1^{re} et 3^e DB syriennes de se reconstituer. Grâce à de nouveaux renforts irakiens et jordaniens, les forces arabes totalisent alors environ 1 000 engins contre 280. Une grande offensive blindée est préparée, mais stoppée par le cessez-le-feu du 22 octobre. Le bilan des duels mécanisés dans cette phase offensive israélienne s'établit à 70 chars israéliens détruits pour 400 à 500 arabes. C'est le rapport le plus favorable aux Israéliens. Il s'explique par la présence de nombreux blindés obsolètes dans les lignes syriennes et surtout par les problèmes de coordination des attaques arabes face à des unités ennemies bien installées en défense.

COMBATS DE CHARS SUR LE FRONT SUD

Dès la fin de l'offensive égyptienne du 14 octobre, les Israéliens décident de lancer l'opération « Cœur vaillant », dont l'objectif est la pénétration en terre africaine. Ils consacrent à cette opération les six brigades blindées des divisions Sharon et Adan, largement renforcées d'artillerie et de parachutistes. L'établissement de la tête de pont est la mission de Sharon. Le 15 octobre, à partir de 15 heures, la 600^e BB

fixe le maximum de forces égyptiennes par des attaques frontales, la 14^e BB s'infiltré et prend à revers le dispositif ennemi, tandis que la 421^e BB et les parachutistes franchissent le canal et établissent la tête de pont. Dans la nuit du 15 au 16, la 2^e armée égyptienne lance la 14^e BB face à la 14^e israélienne. Ce combat de rencontre nocturne est très violent, et les deux brigades sont hors de combat. L'ensemble de ces premiers engagements a coûté une centaine de chars aux Arabes et 67 à leur adversaire. Le 16 octobre, la division Adan, avec deux brigades blindées, relève la division Sharon. Le 17 au matin, les Égyptiens tentent de lancer une offensive générale pour couper la tête de pont avec une brigade mécanisée depuis le sol africain et deux brigades blindées depuis la rive asiatique. Les combats sont très durs, mais ces attaques, mal coordonnées, sont repoussées. La 25^e BB égyptienne est entièrement détruite dans une gigantesque embuscade. Le 18 octobre, la division Adan passe en Afrique et force vers le sud, tandis que Sharon tente, en vain, de s'emparer d'Ismaila. Les Égyptiens essaient alors de constituer un front défensif en Afrique et engagent précipitamment trois brigades blindées. Les Israéliens refusent le plus souvent le combat blindé, se contentant de mettre en place un écran face aux chars arabes et de foncer pour encercler la 3^e armée égyptienne, encore au Sinaï. Le 21 octobre, sur la rive Est, une attaque mollement montée de la 600^e BB israélienne échoue à s'emparer

M48A2
Unité non identifiée
Armée israélienne
Guerre du Kippour, octobre 1973



Note : contrairement aux autres véhicules israéliens en octobre 1973, ce M48A2 arbore exceptionnellement une livrée couleur sable.



1973



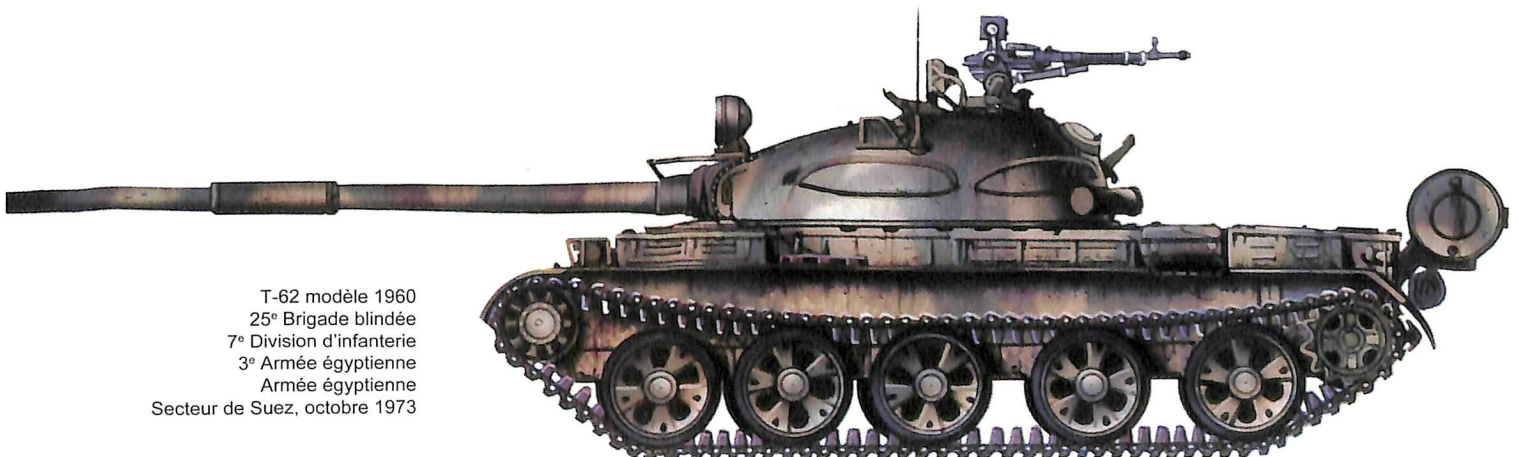
de la position égyptienne Missouri. Les pertes en chars sont lourdes de part et d'autre (26 israéliens et 50 égyptiens). Les combats sur le front Sud s'achèvent le 25 octobre. Durant toute cette période, les duels de blindés ont engendré la destruction d'une centaine de chars israéliens et d'environ 400 arabes.

CONCLUSION

L'analyse des combats de chars des 18 jours de la guerre du Kippour met en évidence de manière flagrante l'importance des facteurs qualitatifs, même dans un domaine aussi technique que le combat de chars. Face à des unités blindées bien équipées, plus nombreuses et servies par des hommes courageux, les brigades blindées israéliennes l'ont emporté nettement, grâce à un fort investissement humain à tous les échelons, du plus modeste équipage de réservistes jusqu'aux états-majors. Cet investissement, s'appuyant sur des principes simples, a permis à tous les niveaux de disposer de temps d'avance sur leur adversaire, qui furent autant de facteurs de victoire. Les équipages des deux camps ont représenté pratiquement la moitié des pertes totales. ■

BIBLIOGRAPHIE

- Razoux (P), *La guerre israélo-arabe d'octobre 1973*, Économica, 1999
- US Army Command and General Staff College, *Selected readings in tactics: the 1973 Middle East War*, Fort Leavenworth, mars 1980
- Van Creveld (M), *Tsahal*, Éditions du Rocher, 1998
- Herzog (C), *The Arab-Israeli Wars, Arms and Armour Press*, Steimatzky, 1985
- Sharon (A), *Mémoires*, Stock, 1990
- *Strategy and Tactics*, n° 168, mai 1994
- Général S.L.A Marshall, *Tank Warrior in the Golan*, Military Review n° 1, vol LVI, janvier 1976
- Major Wickman, *Hold at all cost! 24 hours on the Golan Front during the October War of 1973*, in *Armor*, mars-avril 2001
- Weller (J), *Tank in the Middle East*, Military Review n° 5, vol LVI, mai 1976



T-62 modèle 1960
25^e Brigade blindée
7^e Division d'infanterie
3^e Armée égyptienne
Armée égyptienne
Secteur de Suez, octobre 1973



VS.

T-34/76

MODÈLE 1941/1942

PANZERKAMPFWAGEN IV AUSF. G

Lors de la première phase de l'opération « Barbarossa », lancée le 22 juin 1941, les *Panzer-Divisionen* volent de victoire en victoire. Rien ne semble pouvoir arrêter les blindés du *III. Reich*, qui surclassent aisément les BT-7, T-26 et autres T-28. Bien que ces derniers disposent d'une puissance de feu généralement supérieure à celle de leurs homologues germaniques, leur conception datée et le manque d'entraînement des équipages russes conduisent à une véritable hécatombe.

Pourtant, dans ce qui peut s'apparenter à un massacre mécanique, une machine se distingue, au grand dam des *Panzerschützen* : le T-34/76. Résolument moderne, le *Tridentsat-Chetverka* tranche avec les modèles précédents et rend obsolètes la majorité des *Panzer*, au point que le général Guderian vient à douter du maintien de la suprématie allemande : « *De nombreux T-34 entrent en action et infligent de lourdes pertes aux chars allemands à Mzensk en 1941. Jusqu'à ce jour, nous jouissions d'une supériorité en matière de chars, mais, à partir de là, la situation était renversée. La perspective de victoires rapides et décisives s'évanouissait.* » Afin de renverser la vapeur, Hitler met en place plusieurs programmes, dont ceux du Tiger et du Panther, tout en ordonnant le montage d'un tube long sur les blindés déjà en service, notamment sur le *Panzer IV*, qui perd définitivement sa fonction de *Begleitwagen* (char d'appui).

Dans le but de lutter à armes égales avec le T-34, l'*Heereswaffenamt* lance le développement d'une version plus aboutie du *Panzer IV Ausf. F2*, simple « bricolage » destiné à pallier dans l'urgence la situation sur le front de l'Est. De façon à ne pas ralentir les cadences d'assemblage, les modifications apparaissent en cours de fabrication, et les premiers exemplaires du *Panzer IV Ausf. G*

sont, sensiblement, identiques à leurs prédécesseurs. Leur construction est simplifiée par la suppression des fentes de vision sur les côtés de la tourelle et de la superstructure. À partir de juin 1942, des plaques de blindage additionnelles de 30 mm sont boulonnées sur la partie avant du châssis. En mars 1943, le tourelleau du *Bordführer* reçoit une meilleure protection, et sa trappe est désormais d'un seul tenant. Les lance-pots fumigènes passent de la plage arrière aux côtés de la tourelle. De manière à neutraliser la menace représentée par les mines aimantées, la pose d'une pâte antimagnétique *Zimmerit* se généralise. En avril 1943, l'*Ausf. G* est équipée du 7,5cm KwK. 40 L/48, encore plus efficient. Contrairement à la mouture de 43 calibres de l'*Ausf. F2*, cette pièce est spécifiquement conçue pour un usage embarqué. Enfin, un frein de bouche à double chambre commence à faire son apparition.

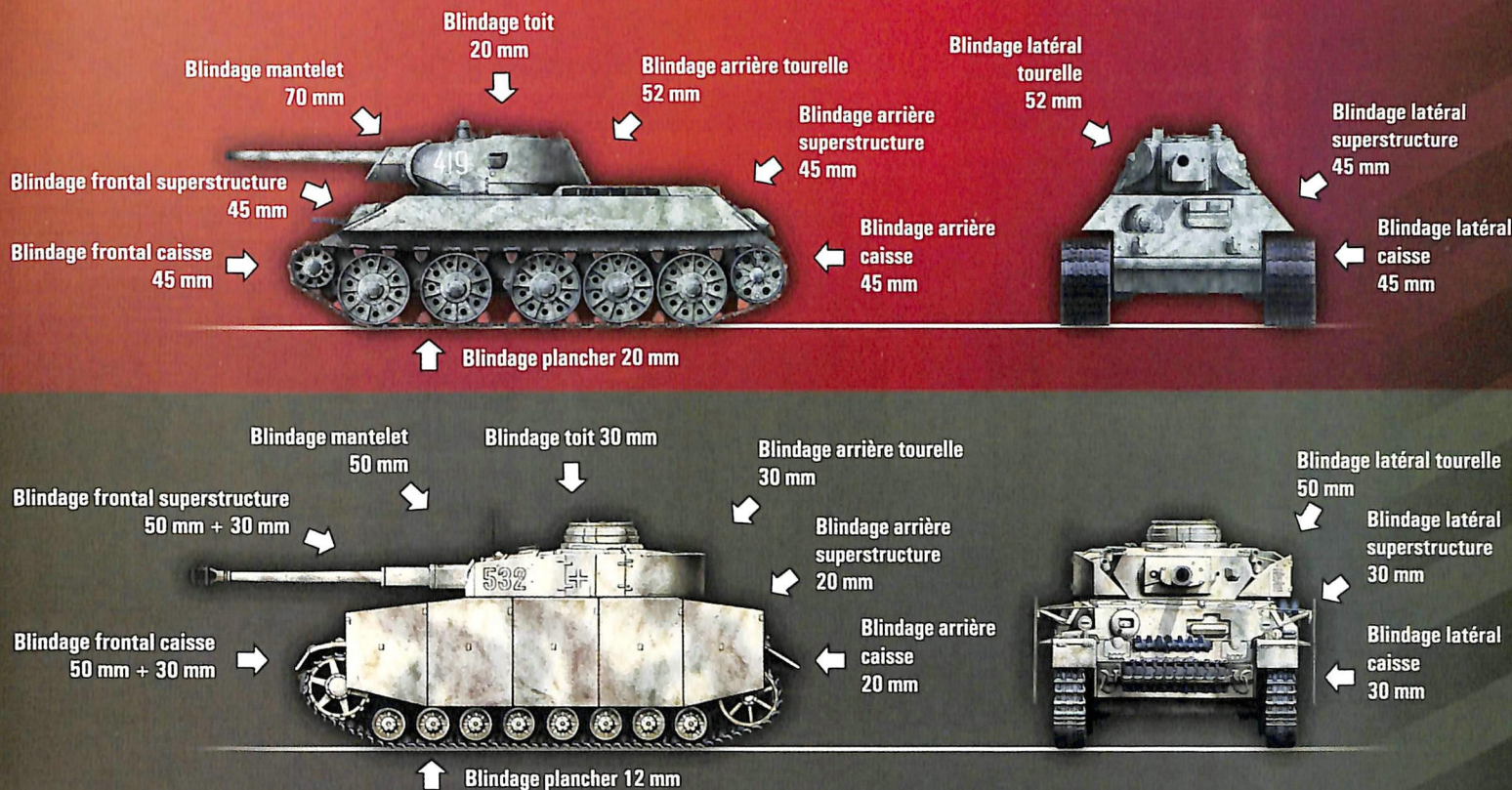
À la même époque, l'URSS décide de se concentrer sur la production massive de T-34 et cherche, elle aussi, à épurer sa fabrication. Effectivement, lors de l'hiver 1941-42,

l'usine STZ, située à Stalingrad, est la seule à construire des T-34 suite au déménagement, vers l'Oural, des autres centres industriels, en vue de les soustraire à l'avancée allemande. Le T-34/76 modèle 1941/1942 se distingue par l'adoption d'une tourelle, soudée à l'arrière et simplifiée. Son avant présente une forme destinée à dévier les projectiles adverses vers le toit de la caisse. Tout en augmentant son épaisseur, les ingénieurs soviétiques y substituent une plaque triangulaire. Sur les flancs de la caisse, les deux petites plaques cintrées sont supprimées pour en greffer une de plus grandes dimensions. Maintenant rivetée, elle perd leur courbure. Désormais, le blindage est assemblé par tenons et mortaises. Le masque du récupérateur prend, quant à lui, la forme d'un biseau. Fin 1941, pour économiser du caoutchouc, tous les galets du train de roulement sont en acier. Début 1942, un montage « mixte » apparaît, avec les premiers et derniers galets en acier. Le canon F-34 est simplifié, tout comme la trappe du conducteur, qui voit ses épiscopes latéraux remplacés par un modèle unique. Les complexes crochets de remorquage laissent place à une seule pièce de fonderie qui est, dans un premier temps, boulonnée avant d'être soudée.

Alors, la remise à niveau du *Panzerkampfwagen IV Ausf. G (Sd.Kfz. 161)* est-elle suffisante pour espérer contrer l'insupportable supériorité technique du T-34/76 modèle 1941/1942 ?

CONSTRUCTEURS & PRODUCTION

Constructeurs	Zavod 100	Krupp-Gruson, Vomag, Nibelungenwerke
Production	14 041 exemplaires (modèle 1942)	1 687 exemplaires



PROTECTION

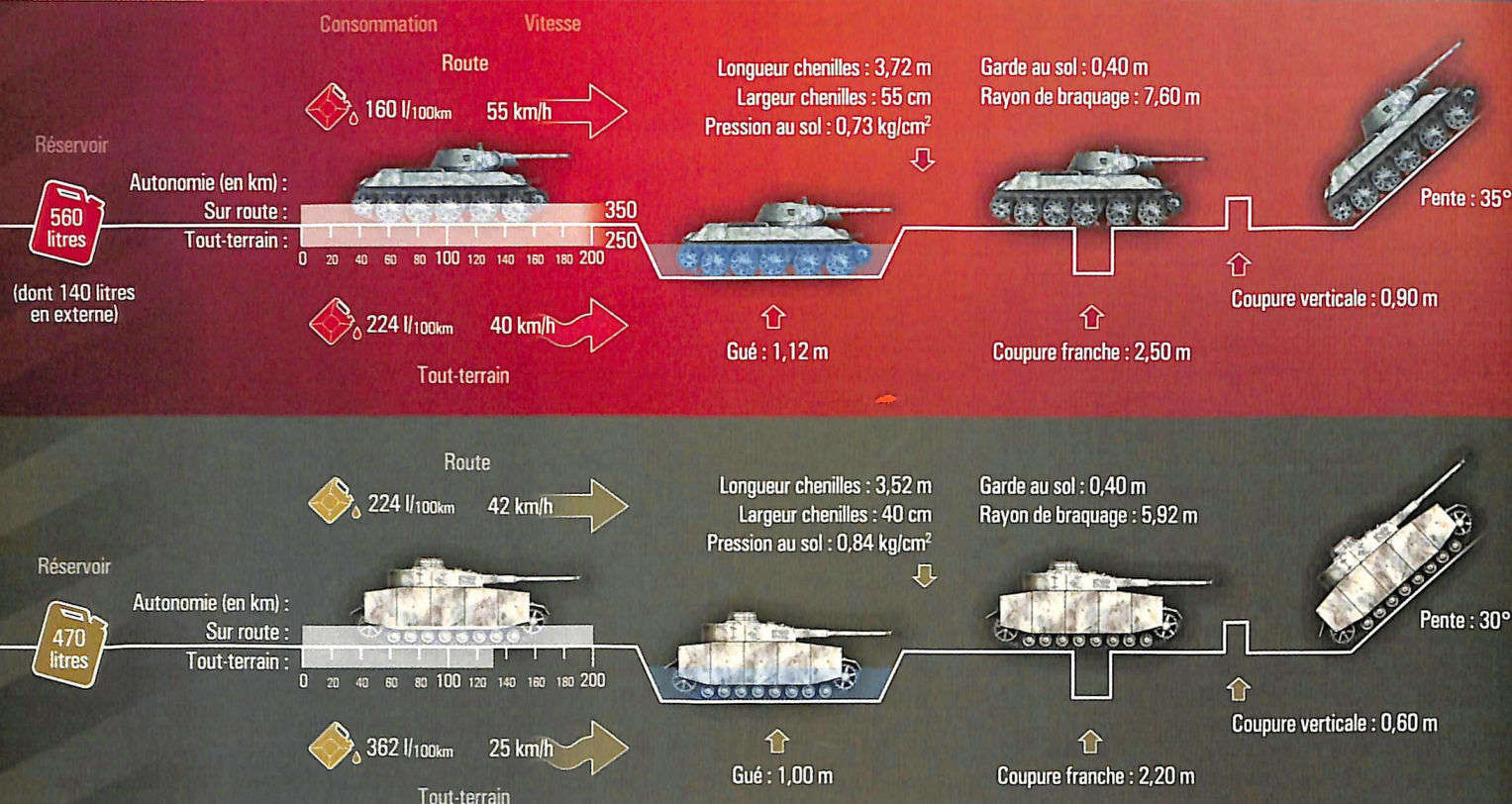
Bien que sa caisse et sa superstructure soient renforcées par une plaque de 30 mm d'épaisseur, le dessin vertical de la cuirasse du *Panzer IV Ausf. G* ne peut toujours pas être comparé en termes de protection à celui profilé du T-34/76 modèle 1941/1942. Pour autant, les 80 mm de cuirasse frontale de la caisse du *Panzer IV* sont théoriquement capables de résister à l'impact d'un perforant de 5 cm à toutes distances, tandis que les 50 mm de la tourelle stoppent du 37 mm. Ce qui, en 1942-43, est insuffisant compte tenu de la puissance des armes soviétiques, à l'instar du 57 mm ZiS-2 ou du fameux 76,2 mm ZIS-3 surnommé « Ratsch-Bum ». Néanmoins, le gain n'est pas négligeable, et les chances de survie de son équipage sont accrues par rapport aux versions antérieures, notamment face aux pièces de 76,2 mm des T-34 et autres KV-1. Ceci étant dit, le châssis ne pouvant encaisser un surpoids trop important, les flancs du *Panzer* sont toujours son principal point faible, puisque les 30 mm sont tout juste suffisants à arrêter la « ferraille » du champ de bataille. Plus grave encore, les soldats de l'Armée rouge utilisent massivement des fusils antichars PTRS-41 ou PTRD-4 dont les balles perforent 40 mm d'acier à 100 mètres. De manière à les contrer, des « jupes » métalliques de 5 mm d'épaisseur sont montées sur le pourtour de la caisse et de la tourelle. Au-delà du fait que ces *Schürzen* limitent fortement l'efficacité

des munitions à charge creuse en faisant détonner l'explosif avant qu'il ne frappe le blindage proprement dit, elles peuvent parfois se révéler efficaces contre les obus adverses. Effectivement, les perforants risquent d'être légèrement déviés de leur trajectoire et, de cette façon, d'« attaquer » la cuirasse du *Panzer* sous un angle défavorable. Les 5 mm d'épaisseur sont malheureusement insuffisants aux distances usuelles de combat, car seuls les tirs à longue distance, et donc avec une vitesse initiale plus faible, sont déjoués par ces « jupes ». La superstructure du T-34/76 modèle 1941/1942 est, quant à elle, bien plus homogène. Grâce à leur inclinaison, les 45 mm de la caisse du tank soviétique sont équivalents à 75 mm de blindage horizontal. Si cette valeur est sensiblement proche de celle de son adversaire, du moins sur la partie avant, elle est plus efficace sur le terrain, étant donné que son profil favorise le ricochet des projectiles perforants à haute vitesse initiale. Par ailleurs, la tourelle, avec son mantelet de 70 mm, est difficile à percer, et les flancs ne sont pas en reste. Enfin, sa masse supérieure absorbe une plus grande partie de l'onde de choc consécutive à un coup au but, protégeant de manière plus efficace son équipage des dommages collatéraux. La liste des points forts du *Tridtsat-Chetverka* ne s'arrête pas là. En effet, il creuse encore l'écart grâce à sa silhouette plus compacte. Le T-34 s'avère

alors plus facile à camoufler, tout en étant plus ardu à repérer puis à cadrer dans un viseur. Outre cette discrétion, le T-34/76 prend définitivement l'avantage avec son moteur 12 cylindres diesel V-2-34, vu que le gasoil est moins sujet aux incendies que l'essence servant de carburant au 12 cylindres Maybach HL120TRM du *Panzer IV*. Ce dernier se rattrape, en partie, lorsque est abordé le chapitre de la vie à bord. L'organisation interne du T-34/76 est, il est vrai, largement perfectible, et son habitabilité est très loin de valoir celle du *Panzer*. De plus, l'accès au compartiment de combat du *Tridtsat-Chetverka* se fait par une unique trappe, lourde et peu maniable, découpée dans le toit de la tourelle. L'ergonomie plus rationnelle du *Sd.Kfz. 161* permet aux *Panzerschützen* de garder leur « fraîcheur physique » plus longtemps, gage d'une meilleure combativité. En comparaison, le pilote du T-34 est souvent assis sur une caisse de munitions... Les commandes récalcitrantes ne favorisent également pas la cohésion, puisque, suite à des erreurs de pilotage, le dispositif russe « éclate » bien souvent au bout de quelques centaines de mètres, facilitant sa destruction par des *Panzer IV* plus simples à manœuvrer. En définitive, malgré son habitabilité supérieure, le *Sd.Kfz. 161* est dans l'obligation de reconnaître sa défaite dans le domaine de la protection face à un T-34/76 au dessin plus moderne.



COMPARATIF



MOBILITÉ

Le châssis du char moyen T-34/76 est sans aucun doute l'un des meilleurs qui soient. Avec une vitesse de pointe de 55 km/h, il surclasse sans peine le *Panzer IV Ausf. G*, dont le Maybach HL120TRM ne rivalise en aucun cas avec le V-2-34 du T-34. Avec seulement 300 chevaux développés au régime élevé de 3 000 tr/min, il n'assure que des performances moyennes, avec 42 km/h sur route au maximum. En tout-terrain, si les tankistes russes acceptent un inconfort certain, le T-34 se déplace 15 km/h plus vite que son adversaire. Dans le domaine du franchissement, il est systématiquement devant. Enfin, son bloc diesel met en avant sa frugalité, qui lui autorise une autonomie qui peut aller jusqu'à 350 km avec des réservoirs externes. En résumé, le T-34 a la capacité d'emprunter des chemins inaccessibles au *Panzer*. Par ailleurs, d'un point de vue stratégique, les tankistes soviétiques effectuent des trajets de liaison plus rapidement et surtout plus longs, car les pauses pour ravitailler sont plus espacées. Le fossé se creuse encore lorsque les deux véhicules doivent traverser des terrains peu porteurs. Associées à une suspension de type Christie, les chenilles du T-34 larges de 55 cm affrontent la boue et la neige bien plus facilement que le *Panzer IV*, lourdement handicapé par son train de roulement large de 40 cm. En outre, ce dernier ne donne pas les moyens au *Panzer* d'afficher une pression au sol en rapport avec son poids, somme toute mesuré, de 23,5 tonnes. Avec 0,84 kg/cm², son châssis n'espère pas contrer les 0,73 kg/cm² de son adversaire. Et les solutions apportées en vue d'améliorer

son comportement sur surface meuble ne sont qu'un pis-aller. Ainsi, les *Winterketten*, adoptées en 1942 pour la neige, ou d'*Ostketten*, montées en 1944 pour favoriser la progression sur la boue, diminuent sensiblement la pression massique, favorisant par là la portance, elle ne permet pas pour autant d'égaler les performances du T-34. En action, cela se traduit pour ce dernier par une faculté supérieure à lancer des pointes sur les arrières des lignes allemandes, une fois celles-ci percées. Les Russes doivent juste faire attention à ne pas trop distancer leurs colonnes de ravitaillement, parce que les camions et autres semi-chenillés d'origine américaine sont loin d'afficher la même mobilité. Au combat, le T-34 met en avant son châssis en affichant des accélérations et des reprises surclassant celles du *Panzer IV*. Il est vrai que le bloc V-2-34 possède plus de couple-moteur avec sa cylindrée de 38,9 litres, tout en délivrant sa puissance à plus bas régime, que le Maybach et ses 11,867 litres. Et la présence d'un rapport de boîte supplémentaire (6 pour la Synchronmesh ZF SSG 76 contre 5 pour la boîte modèle 1942 russe) ne compense pas le différentiel. En cas de duel, le T-34/76 peut compter sur son rapport puis-

sance/poids (17,85 cv/t contre 12,77 cv/t) pour manœuvrer avec plus de vivacité, prendre position plus rapidement ou gêner les prises de visée des tireurs ennemis. De plus, lorsque les combats se prolongent, les *Panzerschützen* ne peuvent prétendre occuper une zone aussi longtemps que leurs homologues russes. Le *Sd.Kfz. 161* compense légèrement grâce à sa facilité de pilotage et un rayon de braquage moins important (5,92 m contre 7,6 m), qui lui permet de virer plus court. Enfin, si le bloc soviétique souffre toujours de fuites d'huile et de son démarrage capricieux, il a été quelque peu fiabilisé par rapport au T-34 modèle 1940. De la sorte, la transmission présente enfin un taux de pannes acceptable pour un engin de guerre. S'il nécessite une attention plus soutenue que le Maybach, que les mécaniciens connaissent maintenant sur le bout des doigts, cela ne peut plus être considéré comme un handicap majeur.

Le verdict est sans appel pour le *Panzer IV Ausf. G*. Sur le terrain, la simplicité et la rusticité de la mécanique russe compensent son plus haut taux de disponibilité, et sa plate-forme n'est pas à la hauteur de celle du T-34/76.

MOTORISATION

Moteur	V-2-34	Maybach HL120TRM
Architecture	12 cylindres - diesel - 38 900 cm ³	12 cylindres - essence - 11 867 cm ³
Refroidissement	Liquide	Liquide
Puissance	500 cv à 1 800 tr/min	300 cv à 3 000 tr/min
Rapport puissance/poids	17,85 cv/t	12,77 cv/t



ARMEMENT PRINCIPAL

76,2 mm F-34 L/42

x 77 obus

ARMEMENT SECONDAIRE

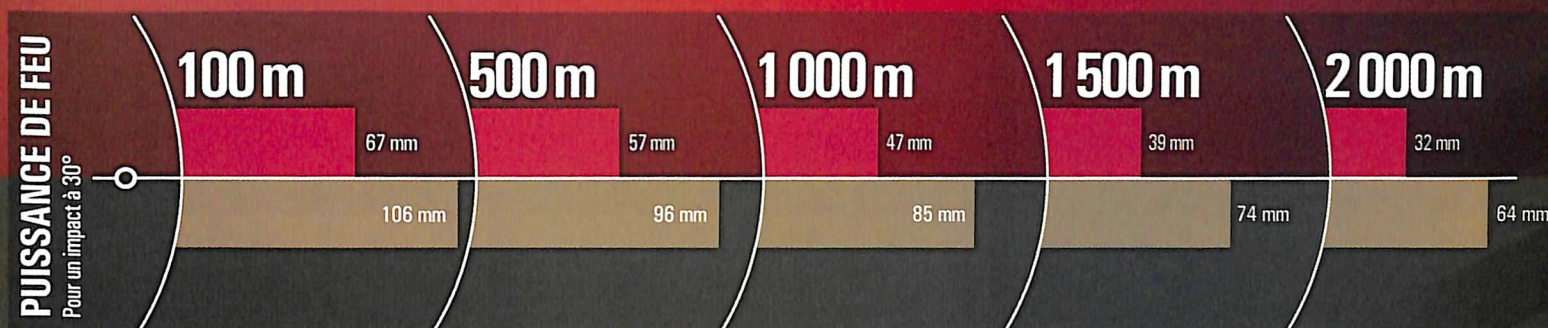
2 mitrailleuses DT de 7,62 mm

x 2 898 projectiles de 7,62 mm

BR-350 B

de 6,3 kg

Vitesse initiale : 679 m/s



ARMEMENT PRINCIPAL

7,5cm KwK. 40 L/48

x 87 obus

ARMEMENT SECONDAIRE

2 mitrailleuses MG-34 de 7,92 mm

x 2 250 projectiles de 7,92 mm

Pzgr.39

de 6,8 kg

Vitesse initiale : 790 m/s

PUISSANCE DE FEU

L'installation du 7,5cm KwK. 40 de 48 calibres dans la tourelle du *Panzer IV Ausf. G* autorise enfin les *Panzerschützen* à revenir dans la course à l'armement face à un T-34/76 qui n'a pas évolué dans ce domaine depuis l'invasion allemande. Il est vrai que le différentiel avec le 7,5cm de 24 calibres était conséquent. Là où le 7,5cm court perceait 35 mm de blindage à 500 mètres sous une incidence de 30°, le nouveau tube perce 85 mm avec sa *Panzergranate 39* de 6,8 kg ! Il faut bien avouer que le bond en termes de vitesse initiale est considérable, passant de 385 m/s pour la *K.Gr.rot Pz.* à 790 m/s. Un gain significatif qui met le T-34 en danger aux distances usuelles de combat. Par ailleurs, la meilleure qualité des optiques germaniques autorise des tirs plus précis que ceux du T-34, lorsque les deux adversaires sont éloignés. Toutefois, face à la cuirasse soviétique, cet avantage devient partiellement inutile, tant le risque de ricochet est important. Pour être sûr de causer un maximum de dommages, les *Panzerschützen* doivent ouvrir le feu sous la barre des 500 mètres. Dans le camp ennemi, la situation est devenue préoccupante. Avec ses 679 m/s, la BR-350 B de 6,3 kg ne parvient à transpercer que 47 mm d'acier à 1 000 mètres sous une incidence de 30°. Cette Valeur est insuffisante pour venir à bout du blindage frontal du *Panzer* et, pour obtenir de meilleurs résultats, les tankistes russes doivent se rapprocher à moins de 500 mètres, voire tomber sous les 100 mètres pour être sûrs de transpercer la cuirasse verticale du *Sd.Kfz. 161*. En revanche, le T-34 peut se permettre d'ouvrir le feu à n'importe quelle

distance lorsque l'ennemi présente son flanc épais de seulement 30 mm. Théoriquement, l'engin germanique est vulnérable jusqu'à 2 000 mètres ! Bien que cela soit parfaitement théorique compte tenu du phénomène de dispersion inhérent aux tirs à longue portée et aux viseurs russes moins efficaces, cette possibilité met en lumière la protection trop faible offerte aux *Panzerschützen*. En outre, la mobilité du T-34 favorise la manœuvre et autorise son équipage à se positionner favorablement par rapport à son adversaire. Dans le but de maximiser les capacités antichars de leurs matériels, les deux camps possèdent des munitions plus performantes. Ainsi, la *Panzergranate 40* à âme en tungstène, pesant 4,1 kg et filant à 990 m/s, est susceptible de percer 126 mm à 100 mètres, ne laissant aucune chance au *Tridentsat-Chetverka*. Au-delà, le bénéfice n'est pas significatif par rapport au projectile standard, d'autant que la précision chute rapidement pour devenir inexistante passés les 1 000 mètres. L'Armée rouge utilise, quant à elle, la BR-350 P (*Armor Piercing Composite Rigid*), de 3,04 kg et affichant une vitesse initiale de 955 m/s, qui perce 91 mm à 500 mètres sous un angle de 30°. Là aussi, performances et précision se détériorent avec l'allongement des distances. Des obus à charge creuse sont aussi disponibles. Avec ses 3,94 kg et ses 325 m/s, la BR-353A (*High Explosive Anti-Tank*) est créditée de 60 mm perforés jusqu'à 1 000 mètres, alors que la *Hohlladungs-Granate (Gr.38 Hl / C)* vient à bout de 100 mm d'acier jusqu'à 1 000 mètres (4,8 kg et 450 m/s). Sans aucun doute, les

munitions allemandes surclassent leurs homologues. Cette fois, le T-34 a trouvé à qui parler, bien que son blindage incliné compense quelque peu cet écart, puisque les *Panzerschützen* sont dans l'obligation de se rapprocher, tout en veillant à ne présenter que la partie frontale de leurs véhicules. Ceci étant dit, le *Panzer IV Ausf. G* est enfin devenu réellement efficace sur le champ de bataille. Cette supériorité est encore accentuée par la large tourelle triplace accueillant le *Bordführer*, le tireur et le chargeur. Cette répartition des tâches donne la possibilité à chaque homme de se concentrer efficacement sur son rôle, au contraire du T-34 dont la tourelle n'accueille toujours que deux tankistes. Par conséquent, l'absence de tireur oblige le chef de char à pointer le tube de 76,2 mm au détriment de la recherche de cibles ou encore de la coordination avec les autres véhicules. La précision est alors altérée, et la cadence de tir est trois fois moins élevée que celle du *Panzer IV*. Débordé par la multitude de tâches, il n'a pas la possibilité de longtemps gérer le déroulement de la bataille. Un handicap insurmontable lors d'affrontements en rase campagne avec un ennemi qui dispose, désormais, de la puissance de feu nécessaire pour détruire son objectif. Comme si cela ne suffisait pas, son équipage doit compter avec de trop nombreux angles morts limitant sa capacité à repérer les menaces. Tous ces défauts cumulés expliquent la victoire du *Panzer IV* sur le plan la puissance de feu. Par ailleurs, l'absence de progression du T-34/76 dans ce domaine revient à régresser, car le *Sd.Kfz. 161* a nettement haussé le niveau.



Indubitablement, le T-34/76 modèle 1941/1942 est pétri de qualités : sa mobilité et sa cuirasse sont largement supérieures à celles d'un *Panzerkampfwagen IV Ausf. G* qui a, cependant, partiellement redressé la barre dans le domaine du blindage, du moins dans sa partie avant. Mais cette supériorité est battue en brèche par la greffe de la pièce de 7,5cm *KwK. 40* de 48 calibres. Désormais, le T-34 ne peut plus évoluer sur le champ de bataille avec la quasi-impunité que ses équipages ont pu connaître en 1941. Si le char moyen conserve ses principaux points forts, ses faiblesses ne sont plus occultées par l'impuissance des canons des *Panzer*. Les défauts du tank russe sont les mêmes qu'au début de la guerre, néanmoins ses adversaires ont su évoluer. Les excellentes performances balistiques du 7,5cm mettent en lumière le fait que le T-34 n'a que peu amélioré son potentiel. À cela, il faut ajouter que les radios brillent toujours par leur absence, réduisant d'autant la coordination au moment de l'attaque et le repérage des cibles et autres dangers. Face à la nouvelle mouture du *Panzer IV*, les tares intrinsèques du *Tridtsat-Chetverka*, tourelle à deux hommes par exemple, ne sont plus compensées par ses atouts. Malgré tout, le T-34/76 modèle 1941/1942 conserve sa couronne « technique », mais il est plus que temps pour les Soviétiques de se pencher sur le remplacement de son tube de 76,2 mm, à la traîne face aux productions germaniques. ■

CONCLUSION

28,0t

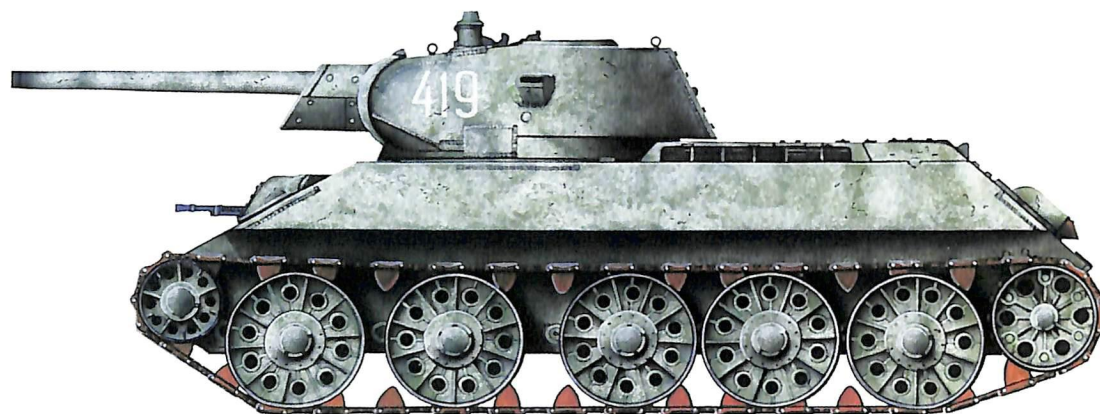
T-34/76

Longueur : 6,75 m
(avec canon)

Largeur : 3,00 m

Hauteur : 2,45 m

Équipage :



23,5t

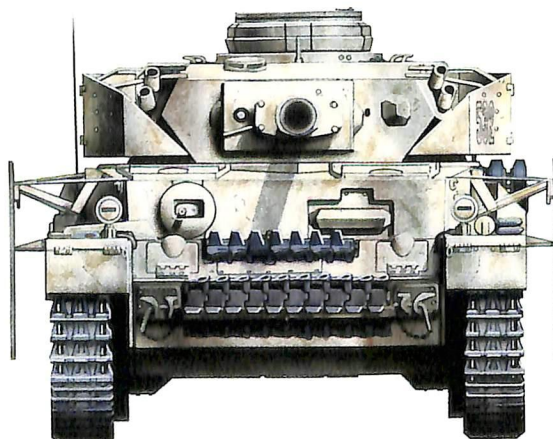
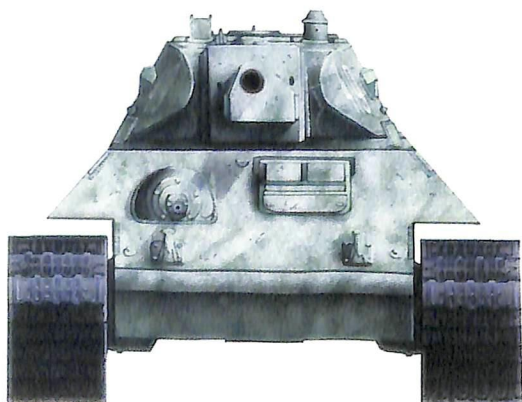
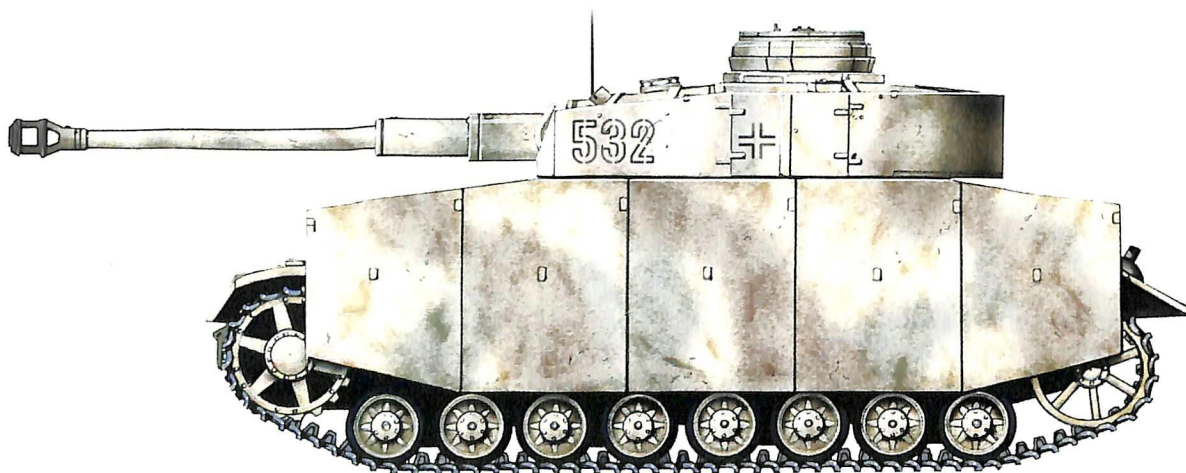
Panzer IV Ausf. G

Longueur : 7,32 m
(avec canon)

Largeur : 2,88 m

Hauteur : 2,68 m

Équipage :

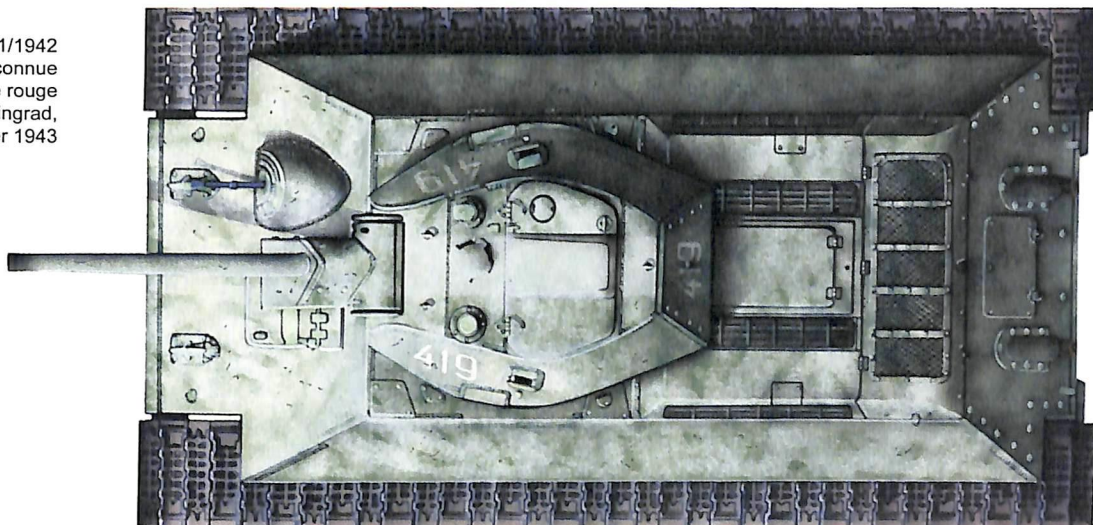


T-34/76 MODÈLE 1941/1942

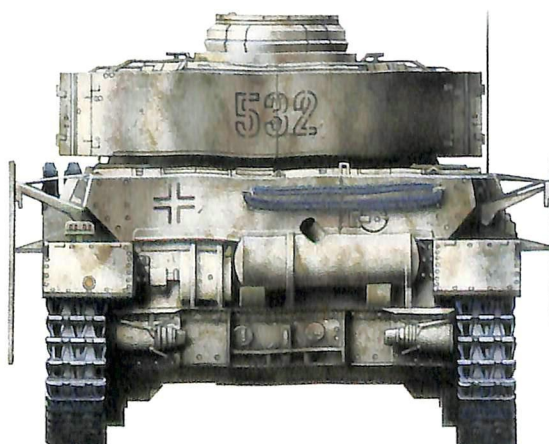
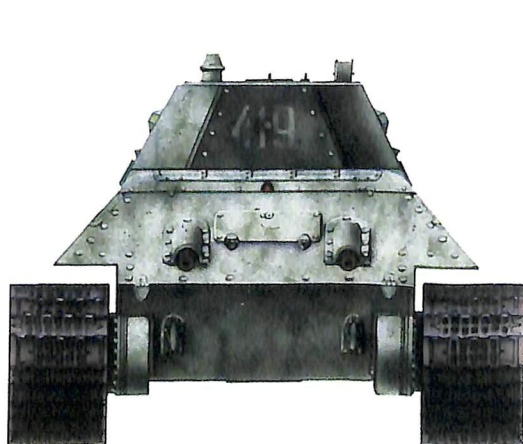
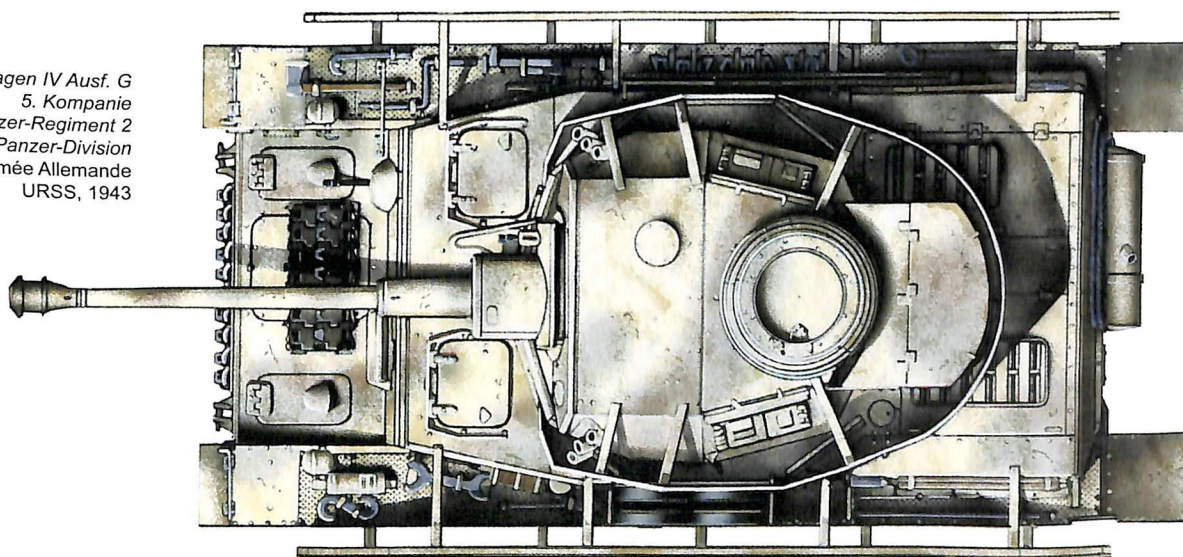
VS.

PANZERKAMPFWAGEN IV AUSF. G

T-34/76 modèle 1941/1942
Unité inconnue
Armée rouge
Secteur de Stalingrad,
URSS, janvier 1943

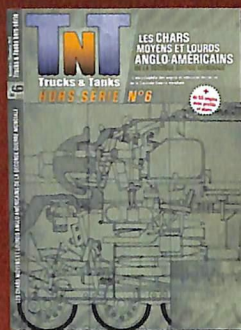


Panzerkampfwagen IV Ausf. G
5. Kompanie
Panzer-Regiment 2
16. Panzer-Division
Armée Allemande
URSS, 1943

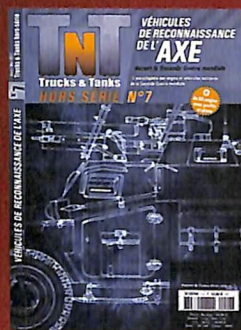


HORS-SÉRIE

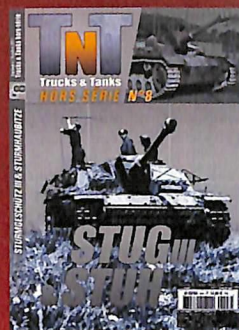
**N°6 LES CHARS MOYENS
ET LOURDS ANGLO-AMÉRICAINS**
**N°7 VÉHICULES DE RECONNAISSANCE
DE L'AXE - 1939/1945**
N°8 STUG III ET STUH
**N°9 CHASSEURS DE CHARS
ET ENGIN D'APPUI ALLIÉS**



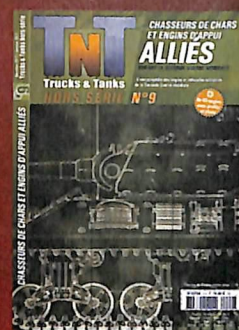
N°6



N°7



N°8



N°9

Abonnement & Anciens numéros

Bon de commande à retourner à :
CARAKTÈRE
Service abonnements
3120 route d'Avignon
13090 Aix-en-Provence
FRANCE

	France	UE, Suisse, DOM-TOM	Autres	Quantité	TOTAL
Abonnements :					
Abonnement d'un an à Trucks & Tanks Magazine, soit 6 numéros, à partir du n°33 inclus	35.00 €	40.00 €	45.00 €	x _____ =	
Abonnement de deux ans à Trucks & Tanks Magazine, soit 12 numéros, à partir du n°33 inclus	65.00 €	75.00 €	85.00 €	x _____ =	

Hors-séries :					
TnT HS n°6 : Chars moyens & lourds anglo-US (réf.168)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	
TnT HS n°7 : Véhicules de reconnaissance de l'Axe (réf.184)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	
TnT HS n°8 : StuG III et Stuh (ref.468)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	
TnT HS n°9 : Chasseurs de chars et engins d'appui Alliés (réf.469)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	
TnT HS n°10 : Les matériels de l'Armée américaine (ref.470)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	

Anciens numéros :					
TnT n°13 : Dossier Vorpanzer & Panzerschutz (réf.55)	8.00 €			x _____ =	
TnT n°14 : Dossier Vaincre le « Mur de l'Atlantique » (réf.110)	8.00 €			x _____ =	
TnT n°15 : Les réalisations du Baukommando Becker (réf.126)	8.00 €			x _____ =	
TnT n°16 : Dossier Les chars de défense antiaérienne (réf.128)	8.00 €			x _____ =	
TnT n°18 : Dossier La bataille de Kursk (réf.139)	8.00 €			x _____ =	
TnT n°19 : Dossier Stalingrad / Varsovie 1944 (réf.147)	8.00 €			x _____ =	
TnT n°20 : Dossier Berlin 1945 (réf.156)	8.00 €			x _____ =	
TnT n°21 : Dossier Les « bricolages » de désert (réf.160)	8.00 €			x _____ =	
TnT n°22 : Dossier La Heer à l'assaut des flots (réf.171)	8.00 €			x _____ =	
TnT n°23 : Dossier L'héritage de la Panzerwaffe (ref.173)	8.00 €			x _____ =	
TnT n°24 : Tiger II (ref.174)	8.00 €			x _____ =	
TnT n°25 : Ferdinand - Elefant (ref.175)	8.00 €			x _____ =	
TnT n°26 : Le meilleur char de la 2 ^e Guerre mondiale ? (ref.176)	8.00 €			x _____ =	
TnT n°27 : Qui veut la peau du Tiger ? (ref.427)	8.00 €			x _____ =	
TnT n°28 : JS-2, un char stratégique (ref.428)	8.00 €			x _____ =	
TnT n°29 : Panzer en Normandie (ref.429)	8.00 €			x _____ =	
TnT n°30 : Le paradoxe allemand - 1 ^{re} partie (ref.430)	8.00 €			x _____ =	
TnT n°31 : Le paradoxe allemand - 2 ^e partie (ref.431)	8.00 €			x _____ =	

TOTAL :

Commandez les anciens numéros de **Batailles & Blindés** et de nos autres publications, consultez également les sommaires détaillés ou bien encore vérifiez leur disponibilité sur notre site :

www.caraktere.com

Votre commande pourra vous parvenir sous plusieurs plis ; les délais de traitement et d'acheminement par La Poste varient de 6 à 20 jours. Merci de votre compréhension.

Nom :
Prénom :
Adresse :
.....
.....
Code postal :
Ville :
.....
Pays :
E-mail :

Règlement :

- ☐ Chèque à l'ordre de Caraktere
☐ Virement Swift ☐ Mandat postal
☐ Carte Bancaire :

Numéro :
Date d'expiration :
Cryptogramme visuel :
(3 derniers chiffres au dos de la carte) :
Signature :

Attention ! Les Eurochèques, cartes Maestro et Visa-Electron ne sont pas acceptés. Pour éviter toute erreur, merci de bien vouloir écrire lisiblement.



N°27



N°28



N°29

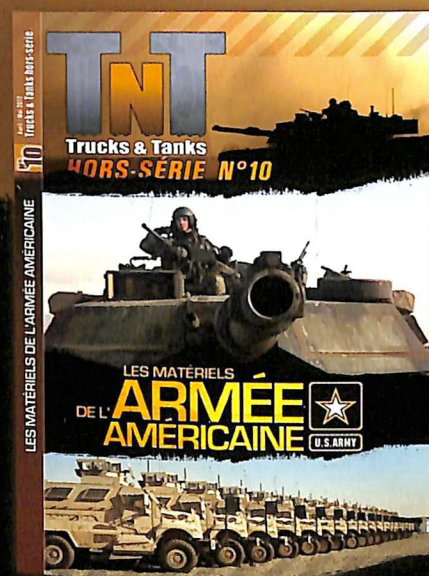


N°30



N°31

HORS-SÉRIEN°10



LES MATÉRIELS DE L'ARMÉE AMÉRICAINE



Bénéficiant de l'un des budgets militaires les plus importants de la planète, les *United States Armed Forces* constituent, à l'heure actuelle, la seule machine de guerre capable d'être projetée en quelques semaines, et sur plusieurs points « chauds » en même temps, à des milliers de kilomètres de son territoire national. À la pointe de la technologie, leurs équipements n'ont guère d'équivalents au sein des arsenaux des autres nations. Cherchant à avoir une longueur d'avance sur les menaces du XXI^e siècle, les Forces armées des États-Unis affichent clairement leur volonté de se doter des meilleures armes. De ces réflexions naissent le char de combat M1 Abrams, le camion tout-terrain M977 *Heavy Expanded*

Mobility Tactical Truck, le véhicule amphibie AAV7, le dépanneur lourd M88 *Armored Recovery Vehicle*, le missile antiaérien Patriot ou encore le célèbre 4x4 Humvee. Par ailleurs, à l'exemple des engins issus du *Military Mine Resistant Ambush Protected Vehicle Program*, les autorités américaines font preuve d'une réactivité que bien des nations leur envient. Ce numéro hors-série de *Trucks & Tanks Magazine* aborde ainsi les grandes familles d'équipements en service lors des deux dernières décennies, de l'*US Army* ou de l'*United States Marine Corps*, et les analyse de manière synthétique afin de dresser un tableau d'ensemble du potentiel de la plus puissante armée du monde.



LANDKREUZER P.1000 RATTE

Visuels 3D : © S. Draminsky / Trucks & Tanks Magazine, 2012

